

[1990 மே 9]

பேராசிரியர் க. பொன்னுசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட திருத்தத்தை மொழிகிறேன்.

In Clause 4, in the proposed new section 22-C after the words "the prescribed authority" add the words "not below the rank of R.D.O. or Sub-Collector."

(திருத்தம் முறைப்படி வழிமொழியப் பெற்றது.)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உப்போது வாக்கெடுப்பு.

பேராசிரியர் க. பொன்னுசாமி அவர்களின் திருத்தம், பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“பிரிவு-4 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றது.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றன.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“*1990ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மதுவிலக்கு (இரண்டாம் திருத்த) சட்டமுன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண் 20/1990) நிறைவேற்றப் பெறவேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.

4. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(இ) பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவு, 1990 (ஆ.இ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு :

1990ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவை அறிமுகம் செய்யவும், ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளவும் ஆளுநர் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்.

7. சட்டமுன்வடிவுகள் (ஆய்வு செய்தல்)—தொடர்ச்சி

(ஈ) பயணிப்பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்

(கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவு, 1990

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

1990 மே 9]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

“ 1990-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவு* (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண் 26/1990) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெறவேண்டும்.”

நான் இதோடு முன்னுரையாக சில நிலைமைகளை சொல்வதற்கு விரும்புகிறேன். பேருந்துகள் நாட்டுடைமை சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், 42 ஆண்டு கால வரலாறு, இந்த நாட்டுடைமை சட்டத்திற்கு உண்டு. இந்திய நாட்டிற்கு சுதந்திரம் 1947-லே கிடைத்ததற்குப் பிறகு, முதன்முதலாக 1948-வது ஆண்டில், சென்னை மாநகரத்தில் ரூக்கிற போக்குவரத்து ரோடுகள் அனைத்தும் நாட்டுடைமையாக—தேசிய உடைமையாக ஆக்கப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு, 11 ஆண்டுகள் கழித்து, 1959 ஆம் ஆண்டில் 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் விரைவுப் பேருந்துகளை, அரசே ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்ற நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு, சட்டம் இயற்றி, அதன்படி நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப் பட்டது. அதற்குப் பிறகு, 1967-ஆம் ஆண்டு, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய ஆட்சி வந்ததற்குப் பிறகு, அன்றைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராகப் பொறுப்பேற்று ருந்த நம்முடைய முதலமைச்சர் கலைஞர் அவர்கள், சாதாரண விரைவுப் பேருந்துகள் ஒடுகின்ற 75 மைல் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவு உள்ள எல்லா வழித் தடங்களிலும், அடுத்து சென்னை மாநகரத்திலே தொடங்கி சென்னையிலே வந்து முடிவடையக் கூடிய எல்லா வழித் தடங்களிலும், அடுத்தபடியாக, கன்னியா குமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கி, அங்கே வந்து முடிவடையக் கூடிய எல்லா வழித் தடங்களிலும், ஆக எல்லா வழித் தடங்களும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற அறிவிப்பு செய்து, அதற்கேற்றாற்போல் சட்டம் கொண்டு வந்து, 1967-ல் இந்த நாட்டுடைமை திட்டத்திலே மேலும் ஒரு படி முன்னேறியது. அதற்கு அடுத்தபடியாக, 1971-வது ஆண்டில், ஒவ்வொரு பேருந்து உரிமையாளரும் அதிகபட்சமாக 10 உரிமங்கள்தான் வைத்திருக்கலாம் என்ற உச்ச வரம்பு சட்டம் கட்டாயமாகக் கொண்டு வரப்பட்டது. அதற்கு அடுத்து, 1971-வது ஆண்டிலே மீண்டும் ஒரு சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. 50 பேருந்துகள் அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட உரிமங்கள் வைத்திருக்கக் கூடிய உரிமையாளர்களிடத்திலே இருந்து, பேருந்துகளையும் அவை தொடர்பான சொத்துக்களையும் அரசு தன்வசம் எடுத்துக் கொண்டு, நாட்டுடைமையாக்க வேண்டிய சட்டத்தை நாம் கொண்டு வந்தோம். அதனுடைய அடிப்படையில் “சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்” சார்பில் 346 பேருந்துகளும் ஏ.பி.டி. பிரைவேட் லிமிடெட் சார்பில் 110 பேருந்துகளும், ராமன் அண்டு ராமன் கம்பெனியின் சார்பில் 115 பேருந்துகளும், எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். பஸ் கம்பெனியின் சார்பில் 65 பேருந்துகளும், எஸ்.வி.பி.எஸ். சார்பில் 50 பேருந்துகளும்

* 8-5-1990 ஆம் தேதியிட்ட தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப்பெற்றுள்ளது.

12-40 மணி

ஆக இப்படிப்பட்ட தனியார் நிறுவனங்கள் அன்றைக்கு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு சேரன், சோழன், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என அன்றைக்கு உருவாக்கப்பட்டன.

அதற்கடுத்தபடியாக 1973ஆம் ஆண்டு இந்த நாட்டுடைமைச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் ஒரு மிக முக்கியமான காலகட்டம். 1973-ல் கொண்டுவரப்பட்ட சட்டம் மாவட்டந்தோறும் இருக்கக் கூடிய தனியார் போக்குவரத்தை 5 ஆண்டுகாலத்தில் மாவட்ட வாரியாக அரசுடைமையாக்குவதற்காக சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டு அந்த சட்டத்தின் அடிப்படையில் முதன் முதலாக 14-1-1973-ல் நீலகிரி மாவட்டத்தில் பயணப் போக்கு வரத்துப் பேருந்துகள் அத்தனையும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு அன்றைக்கு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. நீலகிரி மாவட்டத்தில் முதல் கட்டமாக பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கிய பிறகு இந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்திலேயும், உச்ச நீதிமன்றத்திலேயும் 1973-லேயிருந்து 1983-வரை 10 ஆண்டுகாலம் வழக்கு நடைபெற்று கடைசியாக 31-10-1983 அன்று இந்திய உச்ச நீதிமன்றம், இந்த தேசியமய சட்டம், 1973-ல் கொண்டுவரப்பட்ட சட்டம்—செல்லுபடியாகும் என்று தீர்ப்பு கூறியது. அதற்குப் பிறகு மீண்டும் இந்தச் சட்டம் அதாவது தேசியமயமாக்க வேண்டும், நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்ற நல்ல நோக்கத்தோடு கொண்டுவரப்பட்ட சட்டம் குறித்து 10 ஆண்டுகாலம் நீதிமன்றத்தில் வழக்கு நடைபெற்று கடைசியாக அது செல்லுபடியாகும் என்று சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்புச் சொன்னதற்குப் பிறகு அந்தச் சட்டத்தைத் தீவிரமாக அமல் நடத்தாமல் 1984-ம் ஆண்டு இந்தச் சட்டத்திற்கு ஒரு திருத்தம் கொண்டுவரப்பட்டது. இந்தத் திருத்தச் சட்டம் நாட்டுடைமைக் கொள்கையின் உயிர் மூச்சாக விளங்கிய 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் முக்கிய விதிகள் அனைத்தையும் தளர்த்தியது. 5 பெர்மிட்களுக்கு உட்பட்ட தனியார் பேருந்துகளுக்கு நாட்டுடைமைச் சட்டத்தி் விருந்து விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டதோடு தனியார்கள் புதிய பெர்மிட்டுகளைப் பெறவும், மாற்றம் செய்யவும், புதுப் பிக்கவும் வழி செய்யப்பட்டது. இது எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக புது வழித் தடங்களில் தனியார்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்கும் இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தில் வழி திறந்து விடப்பட்டது. இதனால் 1973ஆம் ஆண்டு கொண்டுவரப்பட்ட சட்டத்தின் கொள்கைகள் பாதிப்புக்கு உள்ளாக்கப்பட்டன. அதற்குப் பிறகு இன்னும் ஒரு சட்டத்திருத்தம் 1987-ல் கொண்டுவரப்பட்டது. இந்தச் சட்டத்திருத்தத்தின் படி அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வரைவுத் திட்டங்கள் அதாவது டிராஃப்ட் ஸ்கீம்ஸ்—ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட திட்டங்கள் அதாவது அப்ரூவ்ட் ஸ்கீம்ஸ் ஆகிய வழித் தடங்களில் எந்த ஒரு பகுதியிலுமோ அல்லது சம்பந்தப்பட்ட திட்டம் முழுவதிலுமோ தனியார் பேருந்துகளை இயக்க முடியும். அதோடு

1990 மே 9]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

1973-ல் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டு பத்தாண்டுகளுக்குப் பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்தில் சொல்லப்பட்ட தீர்ப்புகளுக்குப் புறம் பாக நாட்டுடைமைக் கொள்கையையே அடியோடு தகர்த்து எறிந்து தரைமட்டமாக்கக்கூடிய சட்டம் 1987-ல் சட்டப் பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்டு 1989-ஆம் ஆண்டு குடியரசுத் தலைவரின் ஒப்புதலைப் பெற்று தமிழக அரசுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் நடைமுறைக்கு வந்தால் நாட்டுடைமைச் சட்டத்திற்கு ஊறு விளைவிப்பதாக அமையும். அது நாட்டுடைமைக் கொள்கையை அறவே அழித்துவிடும் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு இந்தச் சட்டத்தை மேற் கொண்டு செயல்படுத்துவதில்லை என்று இந்த அரசு தீர்மானித்தது. 1990-வது ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 17-ஆம் நாள் நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள், சட்டப் பேரவையில் கீழ்க்கண்டவாறு கொள்கைப் பிரகடனம் செய்தார்கள்:

12-45 மணி

“ மீண்டும் கழக அரசுப் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு 1989-வது ஆண்டு ஜூன் திங்கள் 29-ஆம் நாளில் இந்தச் சட்டம் குறித்து அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் விவாதிக்கப்பட்டு, உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பின் அடிப்படையில், மீண்டும் பேருந்துகளை முழுமையாக தேசிய மயமாக்கும் சட்டத்தை முதலில் குறைந்த அளவில் இயக்கப்படும் மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கி, படிப்படியாக ஏறு வரிசையில் மற்ற மாவட்டங்களுக்கு விரிவடையச் செய்து, 10 ஆண்டு களுக்குள் பஸ்களை தேசிய மயமாக்கும் சட்டத்தை நிறைவு செய்ய முடிவு செய்யப்பட்டு, அதை அவசரச் சட்டமாக வெளியிட மத்திய அரசின் முன் அனுமதியைக் கோரி, 1989 ஜூலைத் திங்கள் 28-ஆம் நாள் கடிதம் எழுதப்பட்டுள்ளது. மத்திய அரசிடமிருந்து இதுநாள் வரை இந்தச் சட்டத்திற்கு முன் அனுமதி வராத காரணத்தால், இதை அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டு வரமுடியவில்லை. எனவே, 1989-வது ஆண்டு ஜூன் திங்கள் 29-ஆம் நாள் அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் எடுத்த முடிவின்படி, இந்தச் சட்டம், இந்தக் கூட்டத்தின் முன் கொண்டுவரப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்” என்று மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் செய்த பிரகடனத்திற்கேற்பத்தான், 1973-வது ஆண்டு வெளியிடப்பட்டு, 1984-வது ஆண்டு திருத்தம் செய்யப்பட்ட, பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்துதல் சட்டத்திற்கு தேவையான திருத்தங்களுடன் இந்தப் பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

இந்தத் திருத்தத்தைப் பொறுத்தவரையில் தனியார் பேருந்துகள் அரசுடைமையாக்கப்படுவதன்மூலம், பொது மக்களுடைய சொத்தாக மாற்றப்படுவது மட்டுமல்ல, சாதாரண

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 மே 9]

மக்களுக்கும் பயன்படுகின்ற வகையில் லாப நோக்கம் கருதாமல், கிராமங்களுக்கு, நகர்ப் புறங்களுக்கு இப்படி எல்லா இடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான வழி வகைகளைச் செய்வதற்கும், அதிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்ற பல்லாயிரக் கணக்கான தொழிலாளர்களுக்கு உண்மையிலேயே அவர்களுக்கு மறுவாழ்வு கொடுப்பதற்கும், நிச்சயமாக இந்தச் சட்டத் திருத்தம் பயன்படும் என்ற வகையிலேதான் இந்த முற்பேர்க்கான சட்டத்தை மீண்டும் இந்த அமைச்சரவை முடிவெடுத்து, இங்கே வைத்திருக்கிறது. அதையும் குறிப்பிட்ட காலத்தில், 10 ஆண்டு காலத்திற்குள் படிப்படியாக இந்தச் சட்டத்தை நாங்கள் நிறைவேற்றுவோம் என்ற அடிப்படையிலே இந்த சட்டத்தினுடைய முன்வடிவை இங்கே வைத்திருக்கிறோம். எனவே, இந்த மாமன்றம் இந்த சட்டத்தை ஆய்வு செய்து, இதை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்பிரமணியம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் ஒவ்வொரு மாவட்டமாக பஸ்களை தேசியமயமாக்குவோம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஏற்கெனவே சில மாவட்டங்களில் அனைத்து வழித் தடங்களையும் தேசியமாக்கப்பட்டு விட்டது. குறிப்பாக நீலகிரி மாவட்டத்தில் அப்படி ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி நீலகிரியில் எடுக்கப்பட்ட அனைத்து பஸ்களுக்கும் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட்டு விட்டதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட்டது என்றுதான் கருதுகிறேன். இப்போது புதிய மோட்டார் வாகன சட்டப்படி நஷ்ட ஈடு கொடுக்காமல் கூட எடுக்கலாம்.

திரு. சா. பீப்ர் ஆல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டமுன்வடிவின் மீது நடைபெறுகின்ற விவாதத்தில் இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக நான் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு நன்றி தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

“மூடத்தனத்தின் முடைநாற்றம் வீசுகின்ற காடு மணக்க வந்த கற்பூர சொற்கோ” என்று பாடிய பாரதிதாசனுடைய நூற்றாண்டு விழாவைக் கொண்டாடிக் கொண்டிருக்கின்ற இந்த அரசு, இன்று உலகம் முழுவதும் செல்லரித்துப் போன, பழமைப் பொருளாதாரக் கொள்கை என்று சொல்லப்படுகின்ற கொள்கையை, உலகத்திலேயே கிழக்கு ஐரோப்பிய நாடுகளின் (எனது அருமை நண்பர் வரதராசன் அவர்கள் எழுந்துவிடுவார்களென்று நினைக்கிறேன்)—கம்யூனிஸ சித்தாந்தங்களில் கூட, State-owned economics is a failure என்பதை

1990 மே 9]

[திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்]

ஏற்றுக் கொண்டு, ஒரு மாறுபாடான புதிய பொருளாதார சித்தாந்தத்தைச் சிந்திக்கின்ற புதுமையான காலத்தில், புதுமைக் கவிஞர், புரட்சிக் கவிஞர் பாரதிதாசனுக்கு நூற்றாண்டு விழா நடத்துகின்ற நீங்கள், செல்லரித்துப் போன பொருளாதாரத் தத்துவத்தைப் பிடித்துக் கொண்டிருக்கின்ற காரணம் எனக்கு விளங்கவில்லை.

*திரு. உ. ரர். வரதராசன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, State-owned economics அங்கே செல்லாக் காசாகி விட்டது, செல்லரித்துப் போனது என்று சொல்கிறார்கள். அது உண்மை அல்ல. அங்கே இன்னும் உற்பத்தி சாதனங்கள் அனைத்தும் தனியுடைமையாக்கப்படாமல் பொதுவுடமையாகத்தான் இருக்கிறது. அங்கே யாரும் தன்னுடைய உழைப்பைத் தவிர பிறருடைய உழைப்பைச் சுரண்டி சொத்து சேர்த்துக் கொள்ளத் தனி உடமை என்பது அனுமதிக்கப்படவில்லை என்பதுதான் உண்மை.

12-50 மணி

*திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வரதராசன் அவர்கள், உலகத்திலே நடைபெறுகின்ற மாற்றங்களை ஜன்னல் வழியாக இன்னும் விரிவாகப் பார்க்க வில்லையென்று நான் எண்ணுகிறேன். “குளோஸ்ட் எக்கானமி” என்பது கடந்த கால உலகத்தினுடைய பொருளாதாரக் கொள்கையாக இருந்தது. அந்த நிலை மாறி, இன்று “ஐப்பன் எக்கானமி” என்பது உலகம் முழுவதும் ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய தத்துவமாக இருக்கிறது. நமது மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் உலகம் முழுவதும் நடைபெறுகின்ற மாற்றங்களை எல்லாம் உற்று கவனித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள், உலகப் பொருளாதாரத்தில் ஏற்படுகின்ற மாறுதல்களை எல்லாம் உற்றுப் பார்த்து, அனுபவ ரீதியாக உணர்ந்து, அதிலே மாறுதல்களை உண்டாக்காமல், ஏதோ இன்னும் பழமையான கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்ட காரணத்தால், அதை எப்படியும் நிறைவேற்றியே தீருவது என்ற உணர்வோடு செயல்பட்டுக் கொண்டிருப்பதாக நாங்கள் உணர்கிறோம்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சட்டமுன்வடிவை அறிமுகப்படுத்துகிறபொழுது, பொது நலத்தின் சார்பாக, அறிமுகப்படுத்துகிறேன் பப்ளிக் இன்டரஸ்ட்—என்று சொன்னார்கள். ஆனால், அவர்கள் பப்ளிக் இன்டரஸ்ட் என்று எதை நினைக்கிறார்கள் என்று எங்களுக்கு விளங்கவில்லை, அவர்கள் அதன்மூலமாக என்ன நன்மையை இந்த மாநிலத்தில் வாழ்கிற மக்களுக்குச் செய்யவிரும்புகிறார்கள் என்பதும் எங்களுக்குப் புரியவில்லை, இன்னும் சொல்லப் போகின்றபொழுது பஸ்களை எல்லாம் பொதுமக்களுடைய

[திருச்சாபீட்டர் ஆல்போன்ஸ்]

[1990 மே 9]

சொத்தாக மாற்றப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். அது எங்களை எல்லாம் கேலி செய்வதாக இருக்கிறது. ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களுக்கும் பொது மக்களுக்கும் இடையிலே எவ்வளவு தூரம் இருக்கிறது என்பதை அவர்கள் அறியாதது அல்ல. இருந்தாலும் பொது மக்களுடைய சொத்தாக ஆக்கப்போகிறோம் என்று அவர்கள் சொன்னால் அதை நாங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை, இது பிள்ளையார் பிடிக்கப் போய் குரங்கு பிடித்த கதையாக மாறப்போகிறது. ஆனால், நாங்கள் சொல்லி நீங்கள் கேட்கப் போவதில்லை. இருந்தாலும் ஊதுகிற சங்கை ஊதி வைத்தால், விடியும்போது விடியட்டும் என்ற அடிப்படையிலே இந்தக் கருத்தை நான் இந்த அரசுக்குச் சொல்லக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன்.

எங்களுடைய கட்சியினுடைய கொறடா அவர்கள் ஒரு கிளாரிபிகேஷன் கேட்டார்கள், நீலகிரி மாவட்டத்தில் எடுத்த பஸ்களுக்கு காம்ப்ன்சேஷன் கொடுத்துவிட்டார்களா என்று. நமது அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்து விட்டோம் என்று நினைக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அது தவறு. 1973 ஆம் ஆண்டு நீலகிரி மாவட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட பஸ்களுக்கு இன்னும் காம்ப்ன்சேஷன் கொடுக்கவில்லை. அங்கே பஸ்களை ஓட்டியவர்கள், அன்று முதலாளிகளாக இருந்தவர்கள் இன்று தொழிலாளிகளாக மாறிவிட்டார்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை. இப்பொழுது அவர்கள் பஸ்களிலே கண்டக்டர்களாக, டிரைவர்களாக ஓடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் அந்த நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை வழங்கப்படவில்லை.

அதுமட்டுமல்ல, ஒரு நண்பர் எங்களிடம் சொன்னார், எங்கள் மனைவி, மக்களைத் தவிர —, மீதி எல்லாவற்றையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது என்று. பஸ்களை மட்டும் அல்ல. அங்கே இருக்கிற பணிமனைகள், அங்கேயிருக்கிற அலுவலகக் கட்டிடங்கள், சில பஸ் முதலாளிகள், குடியிருந்த வீடுகள் ஆகியவை கூட அந்த பஸ் கம்பெனியினுடைய சொத்துக்கள் என்ற முறையிலே அரசு எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால், அவற்றுக்கெல்லாம் இன்றுவரை நஷ்டஈடு கொடுத்தார்களா என்றால், இல்லை. இதுவரை நஷ்டஈடு கொடுக்கவில்லை. இப்பொழுது என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால், அந்த ஹையர் பர்சேஸ் ஸ்கீம் அக்ரிமென்ட் தொகை போக, மீதியை 30 வருடங்கள் பாண்டுகளாகக் கொடுப்போம் என்று சொல்கிறார்கள். நான் ஏதோ முதலாளிகள் சார்பாகப் பேசுகிறேன் என்று தயவுசெய்து நினைத்துவிடக் கூடாது என்ற காரணத்தால் சொல்கிறேன். இப்பொழுது பெரிய முதலாளிகள் யாரும் இல்லை. அக்கார்டிங் துறை இன்பர்மேஷன் கிவன் பை தி ஹானரபிள் மினிஸ்டர், 5 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் மட்டும் தான் இருக்கிறார்கள். பெரிய மொனரூபலிஸ்ட்ஸ் எக்கானமி எல்லாம் இந்த மாநிலத்தில் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே எல்லாம் நான்

1990 மே 9]

[திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்]

போகவில்லை. தனிப்பட்ட பெரிய முதலாளிகள் இத்தொழிலில் இல்லை. ஏதோ ஒரு சிறிய தொழில் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்தத் தொழிலிலே கூட நீங்கள் ஒரு நிரந்தரமான காலவரை சொல்லாமல், 5 ஆண்டுகள் என்று சொல்கிறீர்கள், 10 ஆண்டுகள் என்று சொல்கிறீர்கள். எங்கேயிருந்து, எப்படி என்று சொல்ல மாட்டேன் என்கிறீர்கள். ஒரு நிரந்தரமற்ற தன்மை இந்தத் தொழிலிலே ஆரம்பித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அந்த நிரந்தரமற்ற தொழில் ஆரம்பிக்கிற காரணத்தால், நான் அன்றே சொன்னேன், அந்த பஸ்களைச் சரியான முறையிலே பாதுகாத்து, பயணிகள் போகிற அளவில் சௌகர்யமாக ஓட்டமாட்டார்கள். ஏன் என்றால் அந்தத் தொழிலில் நிரந்தரம் இல்லையென்று சொல்கிற நிலை இருக்கிறது. அதற்கு நான் இன்னொரு ஆலோசனை கூட சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அரசு முடிவு செய்து விட்டது. திஸ்டேட் இஸ் கோயிங் டு ஒன் தி பஸ்ஸஸ் என்று நீங்கள் சொல்லிவிட்டீர்கள். நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால், தயவுசெய்து, அந்த பஸ்களையாவது அந்தக் காலத்தின் முடிவிலே அவர்களே வைத்துக் கொள்ளலாமா என்று அப்படி ஒரு விதியை ஒரு வேளை சேர்க்கலாமா என்று சிந்தித்துப் பாருங்கள். அந்தப் பர்மிட் முடிகிற காலம் வரை அவர்கள் வைத்திருந்து அதற்குப் பிறகு அந்த பஸ்களை விற்றோ அல்லது லாரிகளாக மாற்றியோ தங்கள் கடனை அடைத்து விட்டு வேறு ஏதாவது தொழில் செய்ய வாய்ப்பு இருக்கும்.

அதே போல், அந்தப் பணிமனைகளை, அலுவலகக் கட்டிடங்களை விட்டு விடலாம். முன்பு பஸ்களை தேசிய மயமாக்கும்போது, ஸ்டேட் ஒண்டு கார்ப்பரேஷனுக்குப் பணிமனைகள் இல்லை, அங்கே ஆபீஸ்கள் இல்லை. அதனால் அப்பொழுது பணிமனைகளை எல்லாம் எடுத்துக் கொண்டார்கள். இப்பொழுது ஒவ்வொரு தாலுக்காவிலும் டெப்போ இருக்கிறது. ஒவ்வொரு தாலுக்காவிலும் பணிமனை இருக்கிறது. இப்பொழுது அந்த மாதிரி சொத்துக்களை எல்லாம் எடுத்துக் கொண்டு அரசினுடைய பணத்தை அதிலே கொண்டு போய் போட வேண்டுமென்ற எண்ணம் உங்களுக்கு வர வேண்டாம். ஆல்ரெடி தி ஸ்டேட் எக்கானமி இன் ஸ்ட்ரெயின்ட். மேலும் அரசினுடைய பணத்தை முதலீடு செய்வதை விட, அந்த ரூட்ஸ், அந்த பர்மிட்ஸ் மட்டும் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டு, அந்த பஸ்களையும் அந்த பஸ்களை ஓட்டி இருக்கக்கூடிய மற்ற பணிமனைகளையும் வைத்துக் கொண்டு அந்த முதலாளிகள் வேறு தொழில் பார்க்க முடியும். ஏனென்றால் எல்லோரும் சிறிய பஸ் தொழில் அதிபர்கள், 2 பஸ், 3 பஸ் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறவர்கள். அதிலும் பிற்பட்ட சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்கள். ஏனென்றால், இப்பொழுது பெரிய முதலாளிகள் கூட இல்லை. என்னிடம் கூடச் சொன்னார்கள். ஒரு அரசியல் நோக்கோடு இது கொண்டு வரப்படுகிறது, ஏதோ பஸ்

[திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்]

[1990 மே 9]

முதலாளிகள் காங்கிரஸ் மனப்பான்மை உடையவர்கள், அ. தி. மு. க. ஆதரவாக இருப்பவர்கள். ஆகவே, அவர்களை எல்லாம் ஒட்ட அனுமதிக்கவில்லை என்று கூடச் சொன்னார்கள். நான் அந்தக் கருத்துக்குள் போகவில்லை. இது ஒரு தொழில். இது நடந்து கொண்டிருந்தது. தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் சிறப்பான முறையிலே ஓடுவதற்குத் துணையாக இருப்பதற்குப் பயன்பட்டது. அதாவது, ஒரு முரட்டுக் குதிரை, சண்டிக் குதிரையைப் பிடித்து வைத்திருக்கிறோம். அந்தச் சண்டிக் குதிரையைப் பிடித்து விட்ட காரணத்தால், அதை வளர்க்க வேண்டிய நிர் பந்தத்திலே தள்ளப்பட்டுள்ளவர்களாக இருக்கிறோம். அந்தக் குதிரைக்கு இந்தத் தனியார் போக்கு வரத்து என்பது ஒரு கடிவாளம் போல் இருந்தது. இப்பொழுது நீங்கள் இந்தக் கடிவாளத்தை எடுத்துவிட்டு அந்த முரட்டுக் குதிரையை, அந்த சண்டிக் குதிரையை தெருவிலே நடமாட விட்டிருக்கிறீர்கள். அது எங்கே போய் முடியப் போகிறது என்பதை நாங்கள் இப்பொழுது சொல்லப்போவதில்லை-காலம் உணர்த்தப்போகிறது.

12-55 மணி

நான் இன்னும் அதிமாகச் சொல்லப்போனால் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு 'சாம்பிள் சர்வே' எடுங்கள். தமிழ்நாடு முழுவதுமாக இருக்கிற பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும், முழுமையாக ஆக்குவதை மக்கள் விரும்புகிறார்களா என்று 'ரெபரண்டம்' எடுங்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை; ஒரு சாம்பிள் சர்வே எடுங்கள். ஓர் அரசு ஏஜென்சியிடம் கொடுத்து

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, எல்லா மக்களுக்கும், எல்லா இடங்களிலும் போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுக்க முடியாத சூழ்நிலையில் உள்ள கிராமங்களிலே உள்ள மக்களுக்கும் நம் போக்குவரத்து வசதியைச் செய்துகொடுக்க வேண்டுமானால் நடத்ததைப் பற்றிக் கவலைப்படாமல், ஆதாயம் இருந்தால் தான் அங்கே பேருந்துகளை விடுவோம் என்ற கொள்கை இல்லாமல், மக்களுக்காக இத்தகைய வழித்தடங்களை அமைப்பதற்கு அரசு ஒன்றால்தான் முடியும்; தனிப்பட்டவர்களால் இயலாது. எனவேதான், இரயில் போக்குவரத்து போல பஸ் போக்குவரத்தும் மாநிலத்திலே இருக்க வேண்டுமென்று விரும்புகிறோம்.

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஆதாயம் இல்லாத இடங்களுக்கு பஸ்களை விடுவதை நான் ஆட்சேபிக்கவில்லை. இந்த அரசு அதை எப்போதும்

1990 மே 9] [திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்]

செய்யலாம். நான் சொல்வது என்னவென்றால், 'பிரைவேட் ஓண்டு ட்ரான்ஸ்போர்ட் சொசைட்டி' யை ஏன் ஒரு 'செக் அண்ட் பாலன்ஸ்' மாதிரி நம் கையில் வைத்துக் கொள்ளக் கூடாது? முன்னால் கூட ஒரு போராட்டம் நடந்தது. வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. அப்போது தனியார் பஸ்கள் கையிலே இருந்த காரணத்தால் நாம் இப்படிப்பட்ட போக்கு வரத்து வசதியை செய்து கொடுக்க முடிந்தது. இப்போது நீங்கள் முழுமையாக தேசியமயமாக்கப் போகிறீர்கள். மத யானை கோவிலில் இருக்கிறது. கோவிலில் இருக்கிற யானைக்கு மதம் பிடித்திருக்கிறது.....

திரு. உ. ரா. வரதராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் அவர்கள் பொதுப் போக்குவரத்தை சண்டிக்குதிரை என்கிறார்; மதயானை என்கிறார். அவர் முதலிலே பேச ஆரம்பிக்கிறபோது இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே என்று சொன்னார். ஆகவே, தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை காங்கிரஸ் கட்சி ஆதரிக்கிறதா இல்லையா என்பதை நான் அறிந்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். பொது வேலை நிறுத்தத்தின்போது தனியார் பஸ்களைப் பயன்படுத்தி அதை உடைக்கப் பயன்படுத்துவது என்பது நல்ல காரியம் அல்ல. அந்தக் காரியத்தைச் சொல்லி, இந்தத் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையைத் தடுக்க வேண்டுமா என்பதை நண்பர் பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் அவர்கள் சிந்தித்தால் நல்லது. தடுக்கக்கூடாது என்பது என்னுடைய வேண்டுகோள்.

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நண்பர் வரதராஜன் அவர்கள் அவர்களுடைய கட்சி ஆளுகிற கேரளத்தையும் மேற்கு வங்கத்தையும் பார்க்கட்டும். அங்கே எல்லாம் கூட They have got second thoughts about nationalisation of buses இதிலே நேஷனலைசேஷனை நாங்கள் எதிர்க்கவில்லை, ரேஷனலைசேஷனைப் பற்றித்தான் சிந்தித்துப் பாருங்கள் என்று சொல்லுகிறோம். நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால், மதம் பிடித்த யானையை வைத்துக்கொண்டு, அதிலே அம்பாரி ஏற்றப் போகிறீர்களா? மதம் பிடித்த யானைக்கு மதம் தீரட்டும், மதம் தீர்ந்த பிறகு அதிலே கோவிலிலே இருக்கிற தெய்வத்தை ஏற்றுங்கள் என்று நான் சொல்கிறேன். அதற்காக நான் சாமியை ஏற்ற வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை; அதைப் புரிந்துகொள்ள வேண்டும்.

ஏற்கெனவே இருக்கிற இந்த கார்ப்பரேஷன் பஸ்கள் They are running into heavy loss of crores of rupees. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 3 கோடி; திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் 12 கோடி. ஆண்டு ஒன்றுக்கு 60, 70 கோடி

[திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்]

[1990 மே 9]

ரூபாய் நடட்டத்தில் ஓடுகிறது எதற்காக? ஃபார் வாட் பர்ப்பஸ்? இதனால் அரசுக்கு கோடிக்கணக்கான ரூபாய் இலாபம் வரப் போகிறது என்று சொல்லுங்கள்; நாங்கள் ஒத்துக்கொள்கிறோம். அல்லது தனியார் பேருந்துகள் நடத்துபவர்கள் வந்து உங்களை விடமாட்டேன் என்று தடுக்கிறார்கள் என்று சொல்லுங்கள், நாங்கள் ஒத்துக்கொள்கிறோம். தனியார் பஸ்கள் are completely at the mercy of the Government. It is a controlled industry, a guided industry and a checked industry. அது நம்மை மீறி போகமுடியாது. நாம் சொன்ன நேரத்திலே ஓட்டுகிறார்கள். நாம் சொன்ன ரூட்டிலே ஓட்டுகிறார்கள். நாம் சொன்ன கட்டணத்திலே ஓட்டுகிறார்கள். அப்படி இருக்கிற Checks and balances, a safety valve, a valve to ensure proper running of the State corporations. அதை ஏன் எடுக்கவேண்டும்? அதில் என்ன இருக்கிறது? எடுப்பதற்கு என்ன அவசியம் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. அநேக சட்டங்களை அன்று கொண்டுவந்திருக்கிறீர்கள். அவற்றிற்கு எல்லாம் அவசியம் இருந்தது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சிறு விளக்கம்தான். பல நிறுவனங்களிலே நடட்டம் வருவதாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். இதிலே அவர்களுடைய கொள்கையை தெளிவாக்கச் சொல்ல வேண்டும். பல்லவன் மற்றும் இருக்கிற திருவள்ளூர் போக்குவரத்திலே நடட்டம் வருகிறது, எனவே இது வேண்டாம் என்று சொல்கிறார்களா? கொள்கை அளவிலே இதை வேண்டாம் என்று சொல்கிறார்களா? அப்படியானால் நடட்டம் வருகிறது என்ற காரணத்தை மட்டும் சொல்வார்களானால் மதுவிலக்கில் நல்ல இலாபம் வருகிறது, ஒத்துக் கொள்கிறீர்களா?

*திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு அமைச்சர் துரைமுருகன் அவர்களுடைய கருத்துக்கு நான் ஒரு சிறிய கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மதுவிலக்கு என்பது குடிப்பவர்கள், குடிக்காதவர்கள் விரும்பத்தைப் பொறுத்தது. அதிலே நீங்கள் சொல்வதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். இது public convenience. Every man has to travel and every individual has to find some transport facility. அதை இந்த அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருப்பதை ஒரு நல்ல முயற்சியாகக் கருதுகிறேன். அதேநேரத்தில் இதற்கு மீறி வருகிற சிந்தனைகளை எல்லாம் சிந்தித்துப் பாருங்கள். நாம் தேசிய மயத்தினைப்பற்றி சிந்திப்பதற்கு முன்னால், நினைப்பதற்கு எல்லாம் முன்னால் டெல்லி அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அண்ட்ரேடேக்கிங் எடுத்தது. இப்போது அவர்களே அதை டோல்வி என்று நினைத்து, அதை மாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்

1990 மே 9] [திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்]

கள். உலகம் முழுவதும் உள்ள பொருளாதார தத்துவத்தை எல்லாம் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஏதோ ஒரு வீட்டிலே வாழ்ந்துகொண்டு, அங்கே உட்கார்ந்து கொண்டு இன்று அரசியல் 'மோட்டிவ்' வுக்காகச் சொல்லவில்லை. There is no political motive in this. It is only in the interests of the public who are in need of transport conveniences that I say, 'kindly reconsider this Bill', இதுதான் எங்களுடைய கோரிக்கை.

13-00 மணி

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் ஒப்புதலுடன் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : துணைத் தலைவர் வர்களே, தனியார் தொழில்கள் என்றால் எல்லாமே பொது மக்களோடு தொடர்பு கொண்டவையல்ல. ஒரு தொழிற்சாலை என்றால் ஆயிரம் தொழிலாளர்களோடு தொடர்பு கொண்டதாக இருக்கும். ஆனால் பேருந்து என்பது, ஒவ்வொரு தனியார் நடத்துகிற நேரத்திலே 50 அல்லது 60 தொழிலாளர்களோடு தொடர்பு கொண்டுள்ளதாக இருந்தாலும்கூட, அது பொது மக்களோடு தொடர்பு கொண்டதென்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. போக்குவரத்து வசதிகள் என்பது, பொது மக்களுடைய பரவலான, மொத்தமான, குறிப்பான, சிறப்பான தேவையாகும். அப்படிப்பட்ட தேவையை அவர்களுக்கு அளிக்க, லாப நஷ்டத்தைப் பற்றிக் கணக்கிடாமல், அவர்களுக்கு எந்தெந்த நேரத்திலே தேவையோ, அந்த நேரத்திலே எல்லாம் அவர்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ளும் வகையிலே பேருந்து சிஸ்டம் இருக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் அதை முழுமையாக தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லுகிறோமேயல்லாமல் வேறல்ல. ஏதோ இந்த முதலாளிகளையெல்லாம் ஒழித்துவிட வேண்டுமென்கின்ற எண்ணமல்ல. அப்படிப்பட்ட எண்ணம் இருக்குமானால், தனியார் தொழில்கள் இந்த மாநிலத்திலே, இந்த நாட்டிலே வராது. ஆனால் வருகின்றன. வர வேண்டுமென்று நாம் விரும்புகிறோம். அவைகளை அனுமதிப்பதற்குக் காரணம், அவைகள் பொது மக்களோடு தொடர்பு உடையவையல்ல என்பதுதான். ஆனால் போக்குவரத்து என்பது எப்படி இரயிலிலே பயணம் செய்கிறார்களோ, அதைப்போல பஸ்ஸிலே பயணம் செய்யக்கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நாம் எல்லாவிதமான சௌகரியங்களையும் செய்து கொடுக்கவும், அதே நேரத்தில் லாப நஷ்டம் பார்க்காமல் அதை நடத்த வேண்டுமென்றுதான் அரசுடைமையாக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறோம்.

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு முதல்வர் வர்கள் விளக்கத்தை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். நான் லாப நஷ்ட நோக்கத்தை மட்டும் வைத்துச் சொல்லவில்லை.

[திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்] [1990 மே 9]

நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால், தனியார் போக்குவரத்துத் துறையை The Government can use as a check, as a safety valve. அதை குதிரைக்கு இருக்கிற கடிவாளம்போல என்று சொன்னேன். அந்தக் கடிவாளத்தை ஏன் அறுத்து எறிகிறீர்கள் என்றுதான் கேட்டேனே ஒழிய குதிரையை வளர்க்க வேண்டாமென்று நான் சொல்லவில்லை, லாபமும் இருக்கலாம், நஷ்டமும் இருக்கலாம். unless and until the existing transport system is proved to be profitable and convenient to the public, you please wait. அதற்கு முன்னால், ஆத்திரப்பட்டு, அவசரப்பட்டு இதை தேசிய உடமையாக்குவதால், அதனாலே பொது மக்களுக்கு எந்த விதமான நன்மையும் வரப்போவதில்லை. அரசுக்கும் அதிலே எந்தவிதமான ஆதாயமும் வரப்போவதில்லை. இதைத்தான் நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து சிவகாசி பகுதிகளில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்குப் பயன்படும் பஸ்களுக்குக் கூட வரி விதித்தங்களை எல்லாம் மிக அதிகமாக உயர்த்தி இருப்பதாக அருமை நண்பர் திரு. சொக்கர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை எல்லாம் மீண்டும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். குற்றாலத்திற்கும் சென்னைக்கும் 12 மணி நேரத்தில் ஒரு விரைவுப் பேருந்து கேட்டேன். அதற்கு உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக நன்றி சொல்லி மீண்டும் இதைப் பரிசீலனை செய்யுங்கள் என்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தனியார் பஸ்-ஆக இருந்தால் கொடுத்திருப்பார்களா? (சிரிப்பு)

*திரு. எம். அண்ணாமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கும் குறிக்கோளுடன், படிப்படியாக அதை அமல்படுத்தி, 1999 ஆம் ஆண்டு ஜூன் 30-க்குள் தமிழ்நாடு முழுவதும் நாட்டுடமையாக்கும் இந்தக் கொள்கையை அமல்படுத்தும் கண்ணோட்டத்தோடு, 1983 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பயணியர் போக்குவரத்து மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்தும் சட்டத்தை மேலும் திருத்துவதற்கான சட்ட முன்வடிவை மார்க்கிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் மனதார வரவேற்கிறேன். இன்றுமட்டுமல்ல, இந்த அரசு, திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, தனியார் பேருந்துகள் நாட்டுடமையாக்கும் திட்டங்களைக் கொண்டு வந்தபோதெல்லாம் மார்க்கிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி இந்தச் சட்டப் பேரவையிலும் சரி, வெளியிலேயும் சரி, அதைப் பாராட்டி, வரவேற்று வந்துள்ளது. அதே நேரத்தில் 1973-ல் நாட்டுடமையாக்கப்

1990 மே 9]

[திரு. எம். அண்ணாமலை]

பட்ட திட்டத்தை எதிர்த்து தனியார்கள் நீதி மன்றத்தினுடைய உதவியோடு தடைப்பட்ட காலம் நீட்டித்து, இருப்பினும் 1977-ல் ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வந்த அ.தி.மு.க. அரசு இதே கொள்கையை வலியுறுத்தி வந்தது இருப்பினும் உச்ச நீதி மன்றத்திலே வழக்கு போட்டு, உச்சநீதி மன்றம் இப்படி நாட்டுமையாக்கக்கூடிய திட்டத்தை ஆதரித்து தீர்ப்பு அளித்த பிறகும், அது அமல்படுத்தப்படாமல் இருந்தது. உள்ளபடியே இது எதைக் காட்டுகிறது? மோட்டார் முதலாளிகளை விரட்டி இதில் முறைகேடுகள் நடப்பதற்கு வாய்ப்பாகப் பயன்படுத்தப்பட்டது என்பதை இங்கே எண்ணி அஞ்ச வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த அரசு இத்தகைய நிலைக்கு அனுமதி அளிக்காது என்ற நம்பிக்கை உள்ளதோடு இந்தத் திட்டத்தை உறுதியாக துரிதமாக அமல்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

13-05 மணி

மேலும், இந்தத் துறையில் நட்டம் ஏற்படுவதாகச் சொல்லப் படுகிறது. முறைகேடுகள், லஞ்சம் இத்தகைய போக்கு கள்தான் நட்டம் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் இதை பார்க்காமல், குறிப்பாக தொழிலாளிகள் தங்களுடைய ஊதியங்களுக்காகவும், பஞ்சப்படி போன்ற கோரிக்கைகளுக்காகவும் வரும் போதெல்லாம் நட்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். அது உண்மையல்ல. இதில் ஏற்படக்கூடிய முறைகேடுகள், ஒரு பகுதி நிர்வாகத்தினுடைய நலன்கள் அதாவது ஆளும் கட்சி நபர்களுக்கு உடந்தையாக இருந்து நடத்தக்கூடிய முறைகேடுகளின் விளைவு; இரண்டாவது தனியார் துறை என்று ஒரு இடத்தில் மார்க்கெட் இருக்கும்போது டயர், சாதாரண உதிரிப் பொருள்கள் எல்லாம் கூட திருடப்பட்டு கொண்டுபோய்கை மாறுவதற்கு இன்னொரு மார்க்கெட் இருப்பதும் இதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக அமைகிறது. ஆகவே இவற்றில் முக்கிய கவனம் செலுத்தி முறைகேடுகள் முழுவதும் தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் துவக்கத்திலே தனது உரையிலே குறிப்பிட்டார்கள். தொழிலாளர் நலனைப் பற்றி வறிப்பிட்டார்கள். நல்ல அம்சம்தான். மேலும் நான் அவரை வலியுறுத்த விரும்புவது இப்பவும் உழைப்பை தனிமைப்படுத்தி பார்க்கக் கூடாது நட்டத்துக்கும் முறைகேடுகளுக்கும் காரணமாக இருக்கிற பல்வேறு அரசியல் சுய நல தலையீடுகளைக் களையாமல், உண்மையாகவே இதைப்பற்றக்கணித்து உழைப்பாளிகளை ஒதுக்கி பார்ப்பதும் அதிலிருந்து தனிமைப்படுத்தக் கூடிய நிலை எடுக்கக் கூடாது. இந்த அரசு இத்தகைய போக்கை அனுமதிக்கக் கூடாது என்பதை நான் இங்கே வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எம். அண்ணாமலை]

[1990 மே 9]

நட்டத்திற்கு இன்னொரு உதாரணம் இன்றைக்கு பஸ் நிலையங்களில் தனியார் பேருந்துக்கு புரோக்கர்களை வைத்து கூவுகிறார்கள். ஒலிபெருக்கி வைத்து வழித்தடம் முதலாக தெரிவித்து அழைக்கிறார்கள். அப்படி ஏன் நம்முடைய அரசு பேருந்துகளுக்கெல்லாம் செய்யவில்லை? செய்யப்படாததின் காரணம் இந்தத் துறையை நாம் நடத்திற்கு உள்ளாக்கும் காரியமாகாதா? மேலும் தனியார் பேருந்துகளில் அவர்கள் மக்களைத் திருப்பிவிடக் கூடிய அளவுக்கு வாய்ப்பு, நிலைமை இருக்கிறது. அந்த நிலையை மாற்றவேண்டும். இன்றைக்கு நாமும் பஸ் நிலையங்களில் புரோக்கர்களைப் போட்டு பயணிகளை கூவி அழைக்கக் கூடிய நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். என்று நான் இங்கே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் இன்றைக்கு நகரப் பேருந்துகள் 30 கிலோ மீட்டர் வரை தான் ஓட வேண்டும் என்று ஒரு நிபந்தனை இருக்கிறது. அந்த 30 கி.மீ. என்பதை மாற்றி கிராமங்கள் அனைத்துக்கும் பேருந்துகள் செல்ல வேண்டும் என்ற ஒரு குறிக்கோளுடன் விதிமுறையில் திருத்தத்தை அரசு கொண்டு வர வேண்டும். ஏனென்றால் குறைந்த வருமானம் உள்ள மக்கள் கிராமப் பகுதிகளில் தான் அதிகம் இருக்கிறார்கள். விவசாயத்தைப் பெரும்பான்மையாகச் சார்ந்திருக்கும் அந்த மக்களுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் வாகன வசதி அளிக்கக்கூடிய வகையில் அந்த 30 கி.மீ. என்ற விதிமுறைகளை மாற்றி, அனைத்து கிராமங்களுக்கும் நகரப் பேருந்து செல்ல வேண்டும் என்பதை கொள்கை அளவில் ஏற்க அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும்.

அடுத்து, விபத்துகள் பற்றிய சில யோசனைகள். இன்றைக்கு சாலை முழுவதும் வேளாண்மைக் களங்களாக மாறி வந்திருக்கிறது. கடந்த காலங்களில் பஞ்சாயத்துக்கு ஒரு களம் என்று இருந்தது. கடந்த 10 ஆண்டு காலமாக அதுவும் இல்லை. எனவே இந்தத் துறையில் வருமானத்தைக் கொண்டாகிலும், பஞ்சாயத்துக்கு ஒரு களம் என்பதை மாற்றி, கிராமத்துக்கு ஒரு களம் என்று உருவாக்கி—குறைந்தது ஒரு ஏக்கர் நிலத்தை அதற்கு ஆர்ஜிதம் செய்து கொடுத்து வேளாண்மைக் கழகம் அமைக்க ஏற்பாடு செய்து—சாலைகளில் தானியங்களை அடிக்கக்கூடிய நிலையை கண்டிப்பாக மாற்ற வேண்டும்.

அடுத்து வழித்தடங்கள், இன்றைக்கு பேருந்துகள் அதிகரிக்கும் காலக் கட்டம். இன்று சாலைகள் எந்த நிலையில் இருக்கின்றன? அவைகள் பெரும்பாலும் வளைவுகளாக இருக்கின்றன. அந்த வளைவுகளை எல்லாம் நேர் நெடுஞ் சாலைகளாக மாற்றி உருவாக்கிக் கொடுக்க வேண்டும்.

1990 மே 9]

[திரு. எம். அண்ணாமலை]

இறுதியாக ஒன்றை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு காலத்துக்கு ஏற்ப பேருந்துகளை வழி நடத்தும் விதிமுறைகள் பற்றி மக்களுக்குள் ஒரு தெளிவற்ற போக்கு இருக்கிறது. இதை மக்களிடத்தில் விளக்கி ஒரு பிரச்சாரமாக கொண்டு செல்லப்பட்டதா? இல்லை. இது குறைந்தபட்சம் நமது கடமையாகக் கொள்ளப்பட்டதால் இனியாவது யூனியன் மட்டத்தில் உள்ள பல்வேறு சமூக சேவர்கள் மூலமாகவாவது பேருந்துகளின் பயண காலத்தில், வழித் தடங்களில் எப்படிப் பின்பற்ற வேண்டும் என்ற ஒரு பிரச்சாரத்தை போதனைகளை மக்களிடத்திலே கொண்டு சென்றால்தான் விபத்துகள் தவிர்க்கப்படும். விபத்து ஏற்பட்டால் பஸ் கண்டக்டரையும், டிரைவரையும் மட்டுமே திட்டக்கூடிய அல்லது எதிர்க்கக் கூடிய நிலைதான் இன்று இருக்கிறது. எப்பிரச்சினையானாலும் பொதுவான மனப்பான்மையை உருவாக்கும். கடமையை இந்த அரசு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு, விடைபெறுகிறேன், நன்றி.

13-10 மணி.

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: சட்டப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒப்பந்தப் பேருந்து, பயணிப் பேருந்து நாட்டுடைமையாக்கக் கூடிய சட்ட மசோதாவில் என்னுடைய கருத்துக்களை எடுத்து வைக்க முற்படுகின்றேன்.

பொருளாதாரத் தத்துவத்தில், மக்களால் செலவழிக்கக் கூடிய பணம் மீண்டும் மக்களுக்கே வந்து சேர வேண்டுமென்று நம்முடைய மாநிலங்களுக்கு வழிகாட்டுகின்ற நெறிமுறைகள் Directive principles தெளிவாகக் கூறியிருக்கிறதை நான் இங்கே நினைவூட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். The State shall direct its policies towards the non-concentration of wealth in particular hands. தனி மனிதருடைய கஜானாவை நிரப்பாமல், அரசாங்கத்தினுடைய கஜானாவை நிரப்புவதற்குத்தான் இது போன்ற நாட்டுடைமையான திட்டங்கள். நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகு, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள், கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடியதாக இங்கே விவாதிக்கப்பட்டது. நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்வதெல்லாம், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் செல்வதற்கு முன்பு, தனியார் பேருந்துகளைச் சில நேரங்களில் Training Conference இதற்கு முன்பு இந்த வண்டி ஓட்டும் என்று சொல்வதன் காரணத்தால்தான், இந்த நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்க முடியும். காரணம் நம்முடைய அரசாங்கப் பேருந்துக்கு முதலிடம் கொடுத்து Peak Hour நேரத்திலே — மக்கள் நெரிசல் நேரத்தில் நாம் அதிகமாக விட்டு இருப்போமேயானால் இந்த நஷ்டத்தைக் கழகங்கள் பார்த்திருக்க முடியாது. அது ஒரு காரணம்.

[திரு. பி. எச். பாண்டியன்]

[1990 மே 9]

இன்றைக்கு மக்களால் செலவழிக்கப்படக் கூடிய பணம் Public treasury அரசாங்க கஜானாவிற்கு வரவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடுதான் உச்ச நீதிமன்றமே இந்தக் கொள்கையை நிலை நாட்டும்பொழுது, 1983-வது ஆண்டு நீதிபதி Fazl Ali இந்த வார்த்தையைச் சொல்லியிருக்கின்றார். One of the plans for building an egalitarian society in order to achieve social, economic emancipation is the policy of nationalisation of industry. இதைச் சொல்லிவிட்டுத்தான் அதை, இந்தத் தேசிய யமாக்கக் கூடிய இந்தச் சட்டத்தை அவர்கள் சரி என்று தீர்ப்பு வழங்கியிருக்கிறார்கள்.

நம்முடைய தமிழகத்தில் இதற்கு இன்னும் பத்தாண்டு தேவை என்று இந்தச் சட்டத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் நேரம் கேட்டிருக்கிறார்கள். முழுமையாக நாட்டுடைமை ஆக்குவதற்கு, 1973-இல் நாட்டுடைமையாக் கப்பட்ட சட்டம், பத்தாண்டுகள் கழித்து, 1983-இல் தீர்ப்பு வந்த காரணத்தினாலேயோ என்னவோ தெரியாது, இன்னும் பத்தாண்டுக் காலம் கேட்டிருக்கிறீர்கள்.

பத்தாண்டுக் காலம் தேவையே இல்லை. இரண்டாண்டு, மூன்றாண்டுக் காலத்திற்குள் — இன்னும் சொல்லப் போனால், இந்தச் சட்டப் பேரவையின் காலம் முடிவதற்குள் ஒரு அரசாங்கம் ஒரு கொள்கையை அறிவித்தால் சட்டப்பேரவையில், அந்தப் பேரவையின் காலம் முடிவதற்குள் அந்த அரசு அதை நிறைவேற்ற வேண்டும். இதுதான் நியதி. நாம் ஒன்றைச் சொல்வது, பிறகு இன்னொருவர் வருவது; அவர்கள் இந்தத் திட்டம் வேண்டாமென்று சொல்வது; பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் செல்வது; அங்கே பத்தாண்டுக் காலம் கழிப்பது. இதனால் அல்லப்படுவது யார்? இதனால் யாருடைய பணம் விரையம் ஆக் கப்படுகிறது? பொதுமக்களுடைய பணம் என்பதை நாம் உணர்ந்து, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் எவ்வளவு வேகமாக இந்து நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமோ — ஈராண்டு, மூன்றாண்டு, இல்லாவிட்டால் 1994-க்குள் நிறைவேற்றினால் தான் ஒரு முழுமையான நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட நிலைமையை உருவாக்க முடியும்.

இன்றைக்கு மக்களால் இந்தத் துறைக்கு — போக்குவரத்துத் துறைக்கு மக்கள் வெளியே அதிகமாகச் செல்கின்ற காரணத்தால், நாள்தோறும் கையில் இருக்கக்கூடிய பணத்தைச் செலவழித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இது ஒரு துறை. எந்தத் துறையை மக்கள் அதிகமாகப் பயன்படுத்துகிறார்களோ அந்தத் துறை நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டும். இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய பாமர மக்கள், நாள்தோறும் தமிழகம் முழுவதும் பஸ்ஸில் ஏறுவதுபோல, இன்னும் சொல்லப்போனால் பஸ்ஸில் ஏறிக் கொண்டே போய் இறங்கி, ஒவ்வொரு தியேட்டரிலும் படம்

1990 மே 9] [திரு. பி. எச். பாண்டியன்]

பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தமிழகம் முழுவதும். பஸ்ஸில் ஏறிக்கொண்டு, இறங்கிக் கொண்டு ஒவ்வொரு தியேட்டரிலும். அதுவும் பொதுப் பணம்தான். இன்றைக்கு இந்தத் திட்டத்தை — நாட்டுடைமையாக்கக் கூடிய இந்தத் திட்டத்தை இங்கே நாம் விவாதிக்கும்பொழுது நான் இங்கே சொல்வதெல்லாம், மக்களுடைய முழுமையான பணம், ஏழை எளிய மக்களின் பணம், விவசாயிகளின் பணம், தொழிலாளர்களின் பணம், பாமர மக்களின் பணம், அப்படியும் தனிப்பட்ட கஜானாவுக்குப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது என்பதை உணர்ந்து அதையும் நாட்டுடைமையாக்குவதற்கு — தியேட்டர்களுையெல்லாம் — ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வாருங்கள் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

13-15 மணி

காரணம் தனி மனிதனுக்கு அதிகமாக 'வெல்த்' சேரக்கூடாது. இதுதான் நம்முடைய—Directive Principles of state policy தெளிவாகச் சொல்கிறது. அரசியல் சட்டத்தில் சொல்லப்பட்டதைதான் சொல்கிறேன். அந்த அளவிற்கு இன்றைக்கு மக்களுக்கு நாம் நன்மையைச் செய்யும்போது, மக்களுடைய பணத்தை வரியாகப் பெற்று, மீண்டும் மக்களுக்கு செலவழிப்பதற்கு இது போன்ற திட்டங்கள் நிச்சயமாக பயன்பட முடியும். எதற்காக இப்படிச் சொல்கிறேன் என்று பல நண்பர்கள் எண்ணக்கூடும். ஒரு திட்டத்தைச் சொல்லும்போது முழுமையாக வரவேற்பு இருக்காது. நாளடைவில் எண்ணப்பார்க்கும் போது, நாளடைவில் ஆய்ந்து பார்க்கும்போதுதான் இந்தத் திட்டத்தின் மதிப்பே தெரியக்கூடிய நிலை உருவாகும். நான் தியேட்டரைச் சொன்னேன். அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளில் எல்லாம் நடிப்புத் தொழிலில் இருப்பவர்களையே தேசியமயமாக்கி விடுகிறார்கள். — ஹாலிவுட். இன்னும் சொல்லப் போனால், அந்த அளவிற்கு நம்முடைய நாட்டில் இன்னும் ஆர்வம் கிளம்பவில்லை, இன்னும் வேகம் கிளம்பவில்லை. தனி மனிதனுடைய பொருளாதாரச் சுதந்திரத்திற்கு முன்னுரிமை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சமுதாயத்தின் பொருளாதாரச் சுதந்திரத்தை இன்றைக்கு நாம் இழந்து இருக்கிறோம். சமுதாயம் இன்றைக்கு பொருளாதாரத்தை இழந்து இருக்கிறது. சமுதாயத்தில் இன்றைக்கு பொருளாதாரம் சீரழிந்து இருக்கிறது. சமுதாயத்திற்கு பொருளாதாரம் இல்லாமல் பற்றாக்குறையாக இங்கே நாம் பட்ஜெட்டை சமர்ப்பித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

ஆகவே நான் சொல்வதெல்லாம், சாதாரண மக்களுடைய பணத்தை எந்தத் துறை பெற்றாலும் அந்தத் துறை தேசிய மயமாக்கப்பட வேண்டும். மக்களை தேசியமயமாக்கவில்லையா? citizen of India பிரிவினை கிடையாது. மக்களை தேசிய

[திரு. பி. எச் பாண்டியன்]

[1990 மே 9]

மயமாக்குவது எதற்கு? ஒரு நாட்டை ஒற்றுமையாக, உருப்பட வைப்பதற்கு. அதைப் போல தான் ஒரு பொருளாதாரத்தை தேசியமயமாக்க, எல்லோரையும் எல்லா மக்களையும் பொரு ளாதாரச் சுதந்திரத்தோடு பாதுகாக்க, இது போன்ற நாட்டு டைமையாக்க வரக் கூடிய திட்டங்கள் அதிகமாக உருவாக்கப் பட வேண்டும். இதை குறுகிய காலத்தில் நிறைவேற்ற முடியுமா என்று கேட்கலாம். சட்டத்தை உடனே போட்டால்— இதற்கு 10 ஆண்டுக்காலம் எப்படி ஆனது என்பது எனக்குத் தெரியாது. இதற்கு நாம் அரசாங்கத்தை குறை சொல்லமுடியாது காரணம் — Legislative policy. Nationalisation is a legislative policy இதிலே நீதிமன்றம் கூட தலையிட முடியாது என்று நீதிபதியே இந்தத் தீர்ப்பில் சொல்லியிருக்கிறார். தலையிட முடியாது என்று சொல்வதற்கு 10 ஆண்டுக்காலம் ஆகியிருக்கிறது. இப்படி ஒவ்வொரு துறைக்கும் ஒரு சட்டத்தைப் போட்டு, 10 ஆண்டுக்காலம் கழித்து, நாங்கள் தலையிட முடியாது என்று சொல்கிற அளவிற்கு இனிமேல் நிலைமை உருவாகக் கூடாது. இன்னும் சொல்லப் போனால், சில சட்டங்களை நம்முடைய ஆளுநர் அவர்கள் மூலமாக, குடியரசுத் தலைவரை தொடர்புகொண்டு ஏன் உச்ச நீதிமன்றத்தில் முதலில், Advisory opinion வாங்கிக் கொண்டு, நாம் நாட்டுடைமையாக்குவோமானால், — இது வல்ல, இது இனிமேல் செல்லும் — வேறு துறைக்கு அப்படி வேகமாகச் செயல்பட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தை நான் வெளிப்படுத்துகிறேன். காரணம் 10 ஆண்டுக்காலம் காலந்தாழ்த்துவது என்பது — பல்வேறு முறைகள் உண்டு நீதிமன்றத்தில். பல்வேறு காரணம். இதில் ஈடுபடக்கூடியவர்கள், ஈடுபட்டவர்கள் பஸ் முதலாளிகள் ஸ்டே வாங்கிக் கொண்டு....

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாண்டியன் அவர்கள் சொல்வதைப் போல, தீர்ப்பு வருவதற்குத் தாமதமானதற்குக் காரணம், அவர்களுடைய கூற்றுப்படி பஸ் முதலாளிகளாக இருக்கலாம். நீதிமன்றத்தில் திரு. பாண்டியன் அளவிற்கு தைரியமாக என்னால் நுழைய இயலாது. ஏனென்றால், அவர் சட்டம் படித்தவர் என்பதால் அதைச் சொல்கிறேன். பஸ் முதலாளிகளுடைய செல்வாக்கால் நீதி கிடைப்பதற்கு 10 ஆண்டுக்காலம் தாமதமாகி இருக்கலாம். ஆனால், தீர்ப்புக் கிடைத்த பிறகு இவ்வளவு ஆண்டுக் காலம் தாமதம் ஆனதற்கு என்ன காரணம் என்பதை முன்னாள் அவைத்தலைவர் திரு. பாண்டியன் அவர்கள் விளக்குவார்களா?

திரு. பி. எச். பாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஒரு வழக்கு சம்பந்தமாக உச்ச நீதிமன்றத்தில் அமர்ந்து பார்த்துக்கொண்டிருந்தேன். அதாவது அரிசி வேண்டுமென்று வழக்குப் போட்டபோது சர்க்கரை

1990 மே 9] [திரு. பி. எச். பாண்டியன்]

13-20 மணி.

ஆலை முதலாளிகள் ஒரு வழக்கைப் போட்டார்கள். நான் உட்கார்ந்து பார்த்துக் கொண்டிருந்தேன். புல் பெஞ்ச் உட்கார்ந்து இருந்தது. பாராளுமன்றம் நிர்ணயித்த விலை எங்களுக்குப் போதாது. வேகமாக நடந்தது. எந்த வக்கீல் வேகப்படுத்தினார்? இப்போது எந்தக் கேஸையாவது நீங்கள் ஒன்றைச் சொல்லுங்கள், இரண்டு மாதத்திலே முடிக்கச் சொல்லுங்கள், நான் முடித்துக் காண்பிக்கிறேன். 2 மாதம். வழியிருக்கிறது. ஒவ்வொன்றுக்கும் வழி இருக்கிறது. சட்டம் கணபதிக்கும் தெரியும்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: துணைத் தலைவரவர்களே, நான் நீதிமன்றத்திலே முடிவு ஏற்பட்டதைச் சொல்லவில்லை. அது முடிந்த முடிவு. அது முடிந்தாகி விட்டது. முதலிலேயே சொல்லியாகிவிட்டது. 10 ஆண்டுக்காலம் ஆயிற்று என்பது நீங்களும் நானும் ஒத்துக் கொண்ட ஒரு உண்மை. அதற்கு பஸ் முதலாளிகள் குறுக்கே நின்றார்கள் என்பதுபோலச் சொன்னீர்கள். அது உண்மையா? அல்லவா? ஆராயவேண்டிய பிரச்சினை. ஆனால் தீர்ப்பு அளித்த பிறகு, இவ்வளவு ஆண்டுக்காலம் தாமதம் ஆயிற்றே, அதற்குத்தான் முன்னாள் அவைத் தலைவர் அவர்கள் என்ன சொல்கிறார்கள் என்று கேட்டேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: தீர்ப்பை நிறைவேற்றாததற்கு என்ன காரணம்?

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: அவைத் தலைவருக்கு அதை நிறைவேற்றக்கூடிய அதிகாரம் இருந்திருக்குமானால், அன்றைக்கே அந்தத் தீர்ப்பை நான் நிறைவேற்றியிருப்பேன். அவைத் தலைவருக்கு இருக்கக்கூடிய அதிகாரத்திலே அது கிடையாது.

திரு. ரா. சொக்கர்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, முன்னாள் அவைத் தலைவர் அவர்கள் சொன்னார்கள் சபாநாயகர் அவர்களுக்கு வானளாவிய அதிகாரம் எல்லாம் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அதை வைத்துக் கூட நீங்கள் நிறைவேற்றவில்லை என்றால், இது என்ன வாதம்?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: வானளாவிய அதிகாரம் இருந்தது, பேருந்தளாவிய அதிகாரம் இல்லை (சிரிப்பு).

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: ஆகவே நான் இங்கே (குறுக்கீடு). இன்றைக்கும் சொல்கிறேன். உங்கள் சபாநாயகரிடம் சொல்லுங்கள். சொல்லியாகிவிட்டால், அவையே ஏற்றுக்

[திரு.பி. எச். பாண்டியன்]

[1990 மே 9]

கொண்ட மாதிரி. அரசாங்கம் இந்த அவைக்குக் கட்டுப் பட்டது. (குறுக்கீடு). நான் சொல்லிவிடுகிறேன். நான் சொன்ன பிறகு சொல்லுங்கள். அவர்கள் சொன்னதால் சொல் கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மிகத் தெளிவாக நமது தமிழக முதல்வர் எடுத்து வைத்த கேள்விக்கு இதுவரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாண்டியன் அவர்கள் பதில் சொல்லவில்லை. ஆகவே, அந்த பதிலை நான் எதிர்பார்க்கிறேன்.

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: மாண்புமிகு நாஞ்சிலார் அவர்கள் அன்றைக்கு இந்த அவையிலே இருந்தார்கள். நான் அங்கேயிருந்த போது கேட்டிருந்தால் நான் சொல்லியிருப்பேன். அன்றைக்குச் சொல்லி இருக்கலாம் அல்லவா? நீங்கள் இங்கேயிருக்கும்போது ஒன்றைப் பேசுகிறீர்கள், அங்கே வந்தவுடன் மறுத்து விடுகிறீர்கள். நான் அப்படியில்லை. நான் அங்கேயிருந்த மாதிரிதானே இங்கேயும் பேசுகிறேன். எதையாவது மாற்றி னால் சொல்லுங்கள். நான் அங்கேயிருந்து பேசியதற்கு மாறாக ஏதாவது பேசினால் சொல்லுங்கள். மற்றபடி இங்கே நவீன விவகாரத்திற்கு என்னைக் கேட்டால், நான் அதிகமாகச் செய்ய முடியாது. அதற்கு மாண்புமிகு நாஞ்சிலார் அவர்கள் அன்றைக்குக் கேட்டிருந்தால், ஏன் என்றால், இந்த அவையே கட்டுப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு முன்னாள் பேரவைத் தலைவர் தவறாக என்னைக் கருதக்கூடாது. அவர் என்னை அப்போது பேச அனுமதித்தாரா என்பதை அவர்கள் மனச்சாட்சியோடு பதில் சொல்ல வேண்டும்.

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: பேசக்கூடிய விஷயங்களை அதிகமாகப் பேசியிருக்கிறீர்கள். நான் இன்னொன்றையும் சொல்கிறேன். நானே ஒரு நண்பரிடம் சொன்னேன். என்ன சொன்னேன் என்றால், உங்களுக்கு எல்லாம் நான் பணி அடித்ததே கிடையாது. நேரம் சொல்லுங்கள் என்றால் அரை பணி என்று சொல்வீர்கள். அதற்கு முன்னால் கிடையாது. அரை மணி முடிந்த பிறகுதான் அடித்திருப்பேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: பேருந்து சம்பந்தமாக சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பு, அதாவது தி.மு.க. அரசு கடந்த காலத்திலே கொண்டு வந்த தேசியமயச் சட்டம் செல்லும் என்று சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பு அளித்த பிறகு, நாஞ்சிலார் இங்கே இருந்ததாக எனக்கு ஞாபகம் இல்லை.

1990 மே 9]

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: நான் சொல்வது, நான் சபாநாயகராக இருக்கும்போது இங்கேதான் இருந்தார்கள். ஆனால் அதற்கு முன்னாலே அவர்களும் இந்த அவையிலேதான் இருந்தார்கள். நான் சபாநாயகராக இருக்கும்போதுதானே அதைச் செய்ய முடியும். கேட்டிருந்தால் அப்போது உடனே சொல்லி இருப்பேன். என்னைப் பொறுத்தவரையில் நான் எதையும் நினைப்பது கிடையாது. மக்கள் என்றால், உடனே தீர்ப்பு.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: ஆகவே, அந்த நீதிமன்றத் தீர்ப்பு வந்தவுடன் அதை மதித்து தேசியமயக் கொள்கையை உடனடியாக அமுலாக்க வேண்டும் என்று எண்ணினீர்கள். ஆனால் உங்களுடைய மனதிலே உள்ளதை வெளியிட முடியாத சங்கடத்திலே இருந்தீர்கள். அதுதானே?

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: இல்லை. என்னுடைய கவனத்திற்கு யாரும் எடுத்துச் சொல்லவில்லை. நான் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். உதாரணத்திற்கு ஒன்றைச் சொல்கிறேன்.

திரு. உ. ரா. வரதராசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதே சட்டமன்றத்தில் மாண்புமிகு பி. எச். பாண்டியன் அவைத் தலைவராக இருந்தபோது, இந்த மன்றத்தில் இருந்திருக்கக்கூடிய திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய உறுப்பினர்களும், மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி, மற்றும் இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர்களும் உச்ச நீதிமன்றத் தீர்ப்பு வந்தபிறகு, ஏன் தேசியமயமாக்கவில்லை என்கிற கேள்விக் கணையை பலமுறை தொடுத்திருந்தார்கள். அப்போதெல்லாம் கேளாக்காதினராக உட்கார்ந்திருந்தார்களா பி.எச். பாண்டியன் அவர்கள் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

திரு. பி. எச். பாண்டியன்: அதாவது என்னைப் பார்த்து கேட்கவேண்டும். சபாநாயகர் அவர்களே, இதற்கு நீங்கள் என்ன உத்தரவு போடுகிறீர்கள் என்று கேட்டிருந்தால் போடுவேன். நீங்கள் பேசுவதற்கு எல்லாம் உத்தரவிட்டால், அமைச்சரவையே தேவையில்லை. நேரடியாகப் பார்த்துச் சொல்லியிருந்தால் போட்டு இருக்கலாம். ஒரு உதாரணத்தை இங்கே சொல்ல வேண்டும், காரணம் இது எப்படி வந்தது என்பதால் சொல்கிறேன்.

13.25மணி

மனுக்கள் குழுவை உருவாக்கியிருக்கிறோம். சட்டப் பேரவையில் அந்த மனுக்கள் குழுவை நெல்லை மாவட்டத்தில் நான் தான் போய் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அலுவலகத்தில் துவக்கி வைத்தேன். 16 சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள் அதில் இருந்தார்கள். தூத்துக்குடியிலும் துவக்கி

[திரு. பி. எச். பாண்டியன்]

[1990 மே 9]

வைத்தேன். 70 துப்புரவுத் தொழிலாளர்கள் வந்து முறையிட்டார்கள், மனுக்கள் குழுவில், என்ன தெரியுமா? நாங்கள் ரூபாய் இரண்டு இலட்சம் கடன் வாங்கியிருக்கிறோம் பல்வேறு பணக்காரர்களிடம். வட்டியாக மட்டும் ரூபாய் ஆறு இலட்சம் செலுத்தியிருக்கிறோம். எங்களை இன்னும் அந்தப் பணக்காரர்கள் விட்டதாகத் தெரியவில்லை. மாதாமாதம் நாங்கள் நகராட்சியில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கும்போதே, பணியாற்றிய பிறகு எங்களுடைய சம்பளத்தை வாங்கிச் சென்று போய்விடுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அந்த மனுக்கள் குழுவில் அன்றைக்கு திரு. ஆறுமுகம் கலெக்டராக இருந்தார்கள். எஸ். பி. யாக எஸ்பால் வாலியா இருந்தார்கள். இது அவைக்குத் தெரியவேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்கிறேன். இரண்டு பேரையும் அழைத்துச் சொன்னேன். இன்று மாலைக்குள் அந்தக் கடனை ரத்து செய்வதாக அவர்கள் அறிவிக்கிறார்களா? அப்படி அறிவிக்காவிட்டால், அன்றைக்கு இரவே அவர்களை குண்டர்கள் சட்டத்தில் கைது செய்வோம் என்று சொல்லுங்கள் என்று சொன்னேன். அவ்வளவு தான், சொல்லித்தான் விட்டேன். ஆறுமுகம், கலெக்டர் வந்தார்கள், பணக்காரர்கள் எல்லாம் ஒத்துக்கொண்டார்கள், ஆனால் எங்களுடைய பெயர்களை மட்டும் சபாநாயகர் பத்திரிகைக்கு சொல்லக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். இது வரையிலும் நான் சொல்லவில்லை. அப்படி ஏழைகளுக்கு அன்றைக்கு ரூபாய் ஆறு இலட்சம் கிடைத்தது. அதைச் செய்யும்போது நீங்கள் கேட்டால் ஏன் செய்திருக்க மாட்டேன்?

மற்றொன்று, இன்னொரு சட்டமுன்வடிவு. வாகனங்களுக்கு வரியை உயர்த்தி, வேன்களுக்கு ஒரு சீட்டில் ரூபாய் ஐம்பது என்ற அளவில் (குறுக்கீடு). ஆகவே அதை வேகமாக செயல்படுத்த வேண்டும். அது மட்டுமல்ல. மக்களுடைய பணம் எங்கெங்கு எல்லாம் நாள்தோறும் போகிறதோ, அதை ஓட்டல்களுக்கு எல்லாம் கூட பண்ணிக்கொள்ளலாம். அந்த அளவிற்கு நீங்கள் நாட்டுடைமையாக்கக் கூடிய கொள்கையை நிறைவேற்றுங்கள். அதற்கு எங்களுடைய ஆதரவு உண்டு என்பதைச் சொல்லி, அமைகிறேன்.

திரு. கேர். பூவராகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம், இந்த மன்றத்திலே தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்று குறைந்த அளவிலே பஸ்கள் ஓடுகின்ற அந்த மாவட்டங்களிலே அரசுடைமையாக்க வேண்டுமென்று முதல் கட்டமாக இந்த ஏற்பாட்டினை நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் இங்கே கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். பத்து ஆண்டுகளிலே எல்லா மாவட்டங்களிலேயும் முழுமையாக ஓடுகின்ற தனியார் பஸ் உடைமைகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பது அரசாங்கத்தினுடைய

1990 மே 9]

[திரு.கோ.பூவராகன்]

கொள்கை. பொதுவாக தேசியமயக் கொள்கையையும், அரசாங்கத்தினுடைய நோக்கத்தையும், நான் பெரிதும் வரவேற்கிறேன். ஆரம்ப கட்டமாக, முதலாவதாக குறைந்த அளவிலே ஓடுகின்ற அந்த மாவட்டங்களிலே இருக்கின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற அந்த ஏற்பாட்டினை இந்த ஆண்டு அரசாங்கம் ஏற்றிருக்கிறது.

குறிப்பாக தேசியமயமாக்குவது ஏற்கெனவே நம்முடைய அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கையை மேலும் விரிவுபடுத்தி கடைசிவரையில் அந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றுவது என்ற நோக்கத்தோடு நிறைவேற்றுகின்ற ஒரு நிலையை அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. தேசிய மயமாக்கப்பட வரும்போதெல்லாம் இரண்டு மாவட்டங்களில் ஒரு தனியார் கம்பெனி குறைந்தபட்சம், 4, 5 பேருக்குத்தான் தமிழ் நாட்டில் மொத்தமாக எல்லா பஸ்களும் ஒடிக்கொண்டிருந்தன. அந்த நிலையை மாற்றி அரசாங்கமே முழுமையாக அந்த பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று எடுத்து, ஆங்காங்கே பல பஸ் நிறுவனங்கள், ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலேயும் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இன்றையதினம் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நாம் லாப நோக்கத்தோடு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்தமுடியாது என்று சொன்னார்கள். அது வாஸ்தவம் தான். ஏனென்றால் அதிலே பொதுமக்களுடைய நன்மையைக் கருதி, நாம் அவர்களுடைய வசதியைக் கருதி, நம்முடைய நிதிநிலைமையைக் கருதி, அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதியாகவும், நல்ல விதமாகவும் நடக்கவேண்டும். அதிலே பண நோக்கு இருக்கக்கூடாது. லாப நோக்கு இருக்கக் கூடாது என்பதை உணர்ந்து இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதே சமயத்தில் நாம் குறைந்த அளவிலே நஷ்டம் வராமலும் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும். குறிப்பாக எல்லா நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அத்தனை கழகங்களிலே இல்லையென்றாலும், இன்றையதினம் பார்த்தால், மோனோபொலியாக ஓடுகின்ற பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலேயும் அதிக நஷ்டம் இல்லாமல், லாபமும் இல்லாமல் தனக்குத் தானே வரக்கூடிய அளவிற்கு ஏதாவது ஏற்பாடு செய்ய முடியுமா என்பதை நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சென்ற முறை கேள்வி நேரத்தில் சொன்னார்கள். ரூபாய் 44 கோடிக்கு மேலே முதல், வட்டி, அபராத வட்டி எல்லாம் முழுமையாக இந்த பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சுமத்தப்பட்டிருக்கிறது. (குறுக்கீடு) அது வருமென்று எதிர் பார்க்கலாம், வரவில்லை என்றால் அதைத் தள்ளி விடலாமென்று இருக்கின்றோம் என்று சொன்னார்கள்.

13-30 மணி

பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு நாம் தனிச்சலுகை காட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆண்டொன்றுக்கு குறைந்தபட்சம் ஒரு சீட்டுக்கு ஒரு ' குவாட்டருக்கு ' ஐம்பது ரூபாய் வீதம் பார்த்தால் ஒவ்வொரு பஸ்சுக்கும் ஐம்பது ஆயிரம் ரூபாய் நாம் அதாவது விலக்கு அளிக்கிறோம். அப்படிப் பார்க்கும்போது 12 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே இந்த வரியிலே அவர்களுக்கு விலக்கு கொடுக்கிறோம். தனிச் சலுகையாகவே இந்த பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. நஷ்டம் வரக்கூடிய அளவிற்கு நடக்கின்ற இதை கண்காணிக்க வேண்டும். அதே போன்றுதான் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கும் கூட இன்றையதினம் 'மோனோ போலியாக' பஸ் எல்லா மாவட்டங்களும் இணைக்கக் கூடிய அளவிற்கு போய்க் கொண்டிருக்கிறது. 600, 700 பஸ்கள் அங்கே போய்க் கொண்டிருக்கிறபோது அதிலே கூட நமக்கு லாபம் வரவில்லையென்று சொன்னால், எந்த அளவிற்கு நாம் பஸ் நிறுவனத்தை எடுத்து நடத்திக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

பொதுவாக தனியார் நிறுவனத்திலே இருக்கின்ற அந்த நிர்வாக சீர் அமைப்பு சிக்கன நடவடிக்கை, ஒவ்வொரு காரியத்திலும் அவர்கள் எடுத்துக் கொள்கின்ற முயற்சி, அதில் இருக்கின்ற நிர்வகிக்கின்ற நிர்வாகிகள் அதை பொறுத்துத்தான் எந்த நிறுவனமாகயிருந்தாலும் லாபம் இல்லாவிட்டாலும் நஷ்டத்திலே நடக்காமல் இருப்பதற்கு ஒரு சந்தர்ப்பம் இருக்கும். அமைச்சர் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்ட பிறகு மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் இன்று இந்த ஓராண்டு காலத்திலே நஷ்டம் வராமல் இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைபெறுவதற்கு பெரிய முயற்சி, பல முயற்சிகள் எடுத்திருக்கிறார்கள். அதை நான் பெரிதும் பாராட்டுகிறேன். ஆனால் மேலும் முயற்சி எடுக்க வேண்டும், அதை யொட்டித் தான் இன்றைய தினம் பல பேர் கேட்ட கேள்வி போல நான் கேட்க இயலவில்லை. ஏன் பத்து ஆண்டுகள் வைத்து விட்டீர்கள். இந்த ஆண்டிலே முழுமையாக எடுத்து நடத்த கூடாதா என்பது நம்முடைய நோக்கமும் நிறைவேற அந்த அளவிற்கு எடுக்கின்றபோது இது சீராக வருகின்றதா என்று கூட பார்க்க வேண்டும். அதற்காகத்தான் குறைந்த அளவிலும் இருக்கின்ற மாவட்டங்களிலே இன்றையதினம் எடுத்து நடத்துவதற்கு முயற்சி எடுத்திருக்கிறார்கள் என்று நான் அறிகின்றேன். குறைந்தபட்சம் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே வருகின்ற லாபத்தை வைத்து, தொடர்ந்து தேசிய மயமாக்குகின்ற அந்த அளவிற்கு அந்தப் பணத்தை வைத்து எடுக்க முடியுமா என்று பார்க்க வேண்டும். மறுமுறையும் கடன் பெறுவது, அரசாங்கத்திலேயிருந்து உதவி அளித்து தேசியமயமாக்குவதற்காக செலவிடுவது என்ற நிலை மாற்றப் பட்டு, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில், பதினைந்து

1990 மே 9]

[திரு.கோ.பூவராகன்]

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்து வருகின்ற லாபத்தை வைத்து தொடர்ந்து அதிலே எடுக்கின்ற பேர்து அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க முடியுமா என்று நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். அதை செவ்வனே செய்வோமென்று சொன்னால் நீங்கள் அடுத்த ஆண்டிலோ, இந்த ஆண்டிலோ அந்த அதிக அளவில் ஈடுபடுவதற்கு ஒரு சந்தர்ப்பம் இருக்கும். எந்தக் காரியமாக இருந்தாலும், நாம் இன்றையதினம் அதிக முதலீடு செய்து ஏராளமான பணத்தை முதல் போட்டு செய்து கொண்டிருக்கும் போது, அதிக நஷ்டத்தை கொடுக்கின்ற அளவிற்கு நாம் ஏற்றுக் கொள்ளக் கூடாது என்பதை கவனமாக நீங்கள் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும். அதிக லாபம் தேடவில்லை யென்று சொன்னாலும் கூட நம்மிடையே நஷ்டத்தை காட்டக் கூடிய அளவிற்கு வரக்கூடாது என்பதை கண்ணும் கருத்துமாக நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும்.

அதோடு, இன்றைய தினம் இதிலே குறிப்பாக இப்பொழுது கூட சொன்னார்கள், நம்முடைய போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் அவர்கள், நாங்கள் பணமே கொடுக்காது கூட எடுத்துக் கொள்வோம், அந்தச் சட்டம் என் கையிலே இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள், நம்மிடம் அதிகாரம் இருக்கிறது. அதை ஒப்புக் கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே நீங்கள் எண்ணியது தேசியமயமாக்கப்பட்டபோது 4, 5 பேர் தான் இந்த நிலைக்கு இருந்தார்கள். ஆனால் இன்றைய தினம் சிறிய சிறிய அளவிலே பல பஸ் 'ஆப்பரேட்டர்கள்' இருக்கின்ற போது அவர்களுடைய நிதிநிலைமையையும் நீங்கள் கருத்திலே கொள்ள வேண்டும். அப்படி கொள்கின்றபோது, மொத்தமாக பஸ்சை மட்டும் எடுத்துக் கொள்வதா. அவர்களுடைய உடைமையையும் நாம் எடுத்துக் கொள்வதா என்றெல்லாம் நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஒரு பஸ்சுக்கு கடன் கொடுக்கிறபோது என்ன செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், அந்த பஸ் 'ரூட்டு' மேலேதான் கடன் கொடுக்கிறான், பஸ் மேலே கடன் கொடுக்கிறதில்லை. இந்த பஸ் எவ்வளவு தூரம் போகுது, எவ்வளவு 'கலக்ஸன்' ஆகுது என்று பார்க்கிறார்கள். ஒரு பஸ் 3 ஆயிரம், 4 ஆயிரம் தின மொன்றுக்கு வசூலாகிறது என்று சொன்னால், அந்த 'ரூட்டிலே' நல்ல வசூலாகிறது. அந்த 'ரூட்டை' யாராவது வேண்டுமென்று, மாற்றுவதற்கு முயற்சி எடுத்தால் கூட, ஆறு இலட்சம் பிரிமியம், ஏழு இலட்சம் பிரிமியம் என்று வாங்கக் கூடிய அளவிலேயிருக்கிறது. அந்தப் பிரிமியத்தை வைத்து அல்லது அந்த 'பஸ்சினுடைய' நிலைமையை வைத்து அவர்கள் கடன் கொடுப்பதில்லை.

ஆனால், இன்றையதினம் நீங்கள் பார்க்கின்றபோது பஸ் எந்த அளவிற்கு இருக்கிறது, அதை வைத்துத்தான் நீங்கள் அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கிறீர்கள். அதனாலே ஒரு

[திரு. கோ. பூவராகன்]

[1990 மே 9]

சிக்கல் இருக்கிறது. இந்த மாதிரி எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும் என்பதற்காக ஒரு கருத்தாக இன்றைய தினம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறேன். இந்த பஸ்சை நீங்கள் முழுமையாக அவர்களுடைய பர்மிட்டை நீங்கள் ஓட்டக் கூடாது என்று நிறுத்திவிடலாம். நம்முடைய அதிகாரத்தை வைத்து, அந்த இடத்திலே நம்முடைய பஸ்ஸை விடலாம். ஆனால் அந்த பஸ்சுக்கு வேணும்கிற பணத்தை கொடுத்தோ அல்லது பர்மிட் கொடுத்தோ அவர்களுக்கு இருக்கிற உடமையெல்லாம் அவர்களுக்கே விட்டுவிட முடியுமா என்று நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். பர்மிட்டை நாம் கொடுத்தோம், அந்த பர்மிட்டை மட்டும் தேசியமயமாக்குகிறோம். மேற்கொண்டிருக்கிற அத்தனையும் அவர்களே வைத்துக் கொள்ளட்டும் என்பதிலே அவர்களுக்கு ஒரு தெளிவு, எப்படி என்று சொன்னால், வேறு முறையிலே இன்றைய தினம் ஒரு பஸ் இரண்டு பஸ் வைத்திருக்கின்றவர்கள் அதை லாரியாக மாற்றுவதற்கோ அல்லது வேறு தொழிலுக்கு அதை அதிக அளவிலே விற்று, நாம் வாங்குவது என்று சொன்னால் அந்த பஸ்சை குறைந்த விலைக்குத்தான் வாங்க முடியும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

13-35 மணி

அதே பஸ் வெளி மாநிலங்களுக்குப் போகின்ற போது அதிக அளவிலே அந்த பஸ் விலை இருக்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருப்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இப்படியெல்லாம் பார்க்கின்ற போது எந்த அளவிற்கு அதிலே நாம் கருத்தாக இருந்து அதிக நஷ்டம் இல்லாமல் பார்க்கக்கூடிய அளவிற்கு ஏற்பாடு செய்து இந்த தேசியவுடைமையாக்குவதிலே அதை எடுத்துக் கொள்வதிலே ஒன்றும் சங்கடம் இருக்காது. ஒரே சமயத்திலே 10 ஆண்டுகள் இதைத் தள்ளிப் போடுவதைப் பார்த்தால் ஏற்கெனவே நடைமுறையிலே இருக்கின்றார்களே, தனியார் பஸ் ஒருவர் கூட அந்த பஸ்களை சரியாக மெயின்டெயின் செய்ய மாட்டார்கள். ஏனென்றால் நமக்கு என்றைக்கு வருமோ, ஒரு வருடத்திற்கு அப்புறம் வருமோ ஆறுமாதத்திற்கு அப்புறம் வருமோ என்று பத்து வருடம் என்று சொன்னால் பத்து வருஷத்திற்கு இடையிலே எப்போது வேண்டுமானாலும் எடுத்துக் கொள்ளலாம். அதிலே ஒரு காலவரையறை இல்லை. அதனாலே அவைகள் சரியாகப் பழுது பார்க்கப்படாமல் அது பொது மக்களுடைய போக்குவரத்துக்கு பயன்படாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டுவிடக் கூடாது. திட்டவாட்டமாக அவர்களுக்கு நீங்கள் சொல்லி வைக்க வேண்டும். இந்த பஸ் நல்ல கண்டிஷனில் இருந்தால்—இப்போது கூட இருக்கிறது. ஆர். டி. ஓ. பார்த்து சரியாக சர்ட்டிபிகேட் கொடுத்தால் அந்தப் பஸ் போகும். ஆர். டி. ஓ. சரியாக கவனித்தால் அந்த பஸ் எப்படி

1990 மே 9]

[திரு. கோ. பூவராகன்]

வேண்டுமானாலும் போகும். அதனாலே அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கின்றபோது, பொது மக்களை பாதிக்கக் கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டுவிடக் கூடாது. நம்முடைய நோக்கத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு இந்த ஏற்பாடு. அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதே சமயத்திலே வசதியாகவும் இருக்க வேண்டும் என்பதையும் சொன்னார்கள். எனக்கு யார் பேரிலும் காழ்ப்புணர்ச்சி இல்லை என்றும் சொன்னார்கள். நான் அதை பெரிதும் வரவேற்கிறேன். இந்த ஆண்டு நீங்கள் எடுக்கின்றபோது எந்த மாவட்டத்தைத் தேர்ந்தெடுக்கின்றீர்களோ குறைந்த எண்ணிக்கை ஒடுகின்ற அந்த பஸ்கள் இருக்கின்ற மாவட்டத்தை எடுக்கின்றீர்கள் என்று சொல்கிறீர்கள். குறிப்பாக அது இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குத்தான் வரும் என்று எண்ணுகின்றேன். 50, 55 பஸ்கள் அங்கே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அது எந்த மாவட்டமாக இருந்தாலும் குறைந்த அளவில் இருக்கின்ற மாவட்டத்திற்கு நீங்கள் எடுக்கின்றீர்கள். எடுக்கின்றபோது அவர்களுக்கு இந்த லைசென்ஸை மட்டும் நீங்கள் தேசிய வுடைமையாக்கிவிட்டு முழு உடைமையையும் நாம் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருப்பதினாலே விட்டுவிட முடியுமா என்பதைக் கூட நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். அடுத்த ஆண்டு வருகின்றபோது நம்முடைய நிறுவனத்திலிருந்து வருகின்ற பணத்தை வைத்துத்தான் மேற்கொண்டு தேசிய மயமாக்கக்கூடிய அளவிற்கு அதிலே ஈடுபாடு செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லி நம்முடைய நிர்வாகத்தில் இருக்கின்ற அத்தனை போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இருக்கின்ற ஓட்டை எல்லாம் அடைக்கப்பட்டு திறமையான நிர்வாகம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு நல்ல முறையிலே கண்காணிக்கப்பட்டு, அதிக அளவிலே வருவாய் இல்லை என்று சொன்னாலும் நஷ்டம் இல்லை என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு அடுத்த ஆண்டு நீங்கள் வரவேண்டும் என்று கேட்டு, என் வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன். இதை பெரிதும் வரவேற்கிறேன். ஆதரிக்கிறேன்.

திரு. பி. என். வல்லரசு : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ்களை தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கையை நாட்டுடைமையாக்குகின்ற டாக்டர் கலைஞருடைய ஆட்சியின் கொள்கையை நான் சார்ந்துள்ள அகில இந்திய ஃபார்வோடு ப்ளாக் கட்சியின் சார்பிலே வரவேற்கிறேன். பஸ்களை தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை நிலைநாட்ட டாக்டர் கலைஞர் அவர்களும், அவர்களுடைய அரசும் அன்றும் சரி, இன்றும் சரி சுப்ரீம் கோர்ட் வரை சென்று எத்தகைய தீவிர முயற்சிகளை எடுத்துக் கொண்டார்கள் என்பதை இந்த நாடும் நாட்டு மக்களும் நன்கு அறிவார்கள். பஸ்களை தேசியமயமாக்கும் வேளையில் தனியார் பஸ்களை முழுக்க முழுக்க அப்புறப்படுத்தும் நிலையை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று

[திரு. பி. என். வல்லரசு]

[1990 மே 9]

கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 75 சதவீதம் தேசிய மயமாக்கினால் 25 சதவீதம் பஸ்கள் தனியார்களிடம் இருப்பது ஒரு வகையில் நல்லது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அப்பொழுதுதான் அரசு பஸ்களுக்கும் தனியார் பஸ்களுக்கும் மக்கள் பணியில், மக்களுடைய சேவையில் ஒரு போட்டி மனப்பான்மை ஏற்பட்டு மக்கள் பணி சிறப்பதற்கு ஒரு வழி வகை ஏற்படும் என்று நான் கருதுகிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல் அரசு போக்குவரத்து ஊழியர்கள் தமிழ் நாட்டிலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்து கழகங்களுடைய ஊழியர்கள் ஒரு காலத்தில் ஒரு நீண்ட கால போராட்டம் நடத்துகிறார்கள் என்று வைத்துக் கொள்வோம். தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற அத்தனை போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இருக்கின்ற அத்தனை ஊழியர்களும் ஒரு நீண்டகால, முடிவற்ற, காலவரையறை அற்ற ஒரு போராட்டத்திற்கு தங்களை உட்படுத்திக் கொள்வார்களே யானால் அன்றுதான் ஒரு மாநில அரசு தனியார்களுக்கு 25 சதவீதம் இடம் கொடுக்க மறுத்துவிட்டோமே என்று உணர்கின்ற காலக்கட்டம் ஏற்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, மாநில அரசினுடைய போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் அனைவரும் வேலை நிறுத்தம் செய்துவிட்டால் உதாரணத்திற்குச் சொல்கிறேன். சுமார் 20,000 பேர் வேலை நிறுத்தம் செய்து விட்டால் —அந்த 20,000 பேர்களுடைய இடத்தை நிறைவு செய்ய எத்தனை தனியார் பஸ்களிலே வேலை நிறுத்தத்தை நிறைவு செய்வதற்கான தோழர்கள் வருவார்கள். அதுமாத்திரமல்ல. வேலை நிறுத்தத்தை முறியடிக்க இப்படிப்பட்ட ஒரு கொள்கையை அகில இந்திய ஃபார்வோடு ப்ளாக் வைத்திருக்கிறதா ?

திரு. பி. என். வல்லரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாங்கள் கூறிக்கொள்வதெல்லாம் அந்த 25 சதவீதம் பஸ் உரிமையாளர்களாவது என்று ஓட்டி மக்களுடைய வசதிகளை அன்று நிறைவு செய்ய வழி ஏற்படுமே என்பதைத் தான் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, பஸ்களை தேசியமயமாக்கும் வேளையில், தனியார் பஸ் உரிமையாளர்கள் பஸ் தொழில் நடத்துவதற்காக பைனான்ஸியர்களிடமிருந்து தாங்கள் பெற்ற கடனுக்காக அவர்கள் சொத்துக்களையும், வீடுகளையும் இழக்கின்ற ஒரு நிலைக்குத் தள்ளப்படுவதை கருணை உள்ளம் மிகுந்த டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். அப்படி தேசியவுடைமையாக்குகின்ற பட்சத்தில் ஒரு குறிப்பிட்ட காலவரையறையாவது, பஸ் பெர்மிட்டுகளை மட்டும் எடுத்துக் கொண்டு, தனியார்

1990 மே 9] [திரு. பி. என். வல்லரசு]

பஸ்களை அந்தந்த உரிமையாளர்களிடம் வழங்கிவிட்டால் அவர்கள் பஸ்களை விட்டு தொழில் நடத்துவதற்கு ஒரு வழிவகை காணப்படும் என்பதோடு, மாணவர்களுக்கு பஸ்பாஸ் வழங்குகின்ற இந்தச் சூழ்நிலையில் இதுவும் ஒரு நிறைவு செய்கின்ற வழியாக இருக்கும் என்று நினைவுப் படுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

13.40 மணி

இன்றைய தினம், பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குகின்ற நேரத்தில் அதிக தனியார் பஸ்கள் எந்தெந்த மாவட்டங்களில், எங்கெங்கு ஓடுகின்றனவோ அவற்றைத்தான் முதலில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமே தவிர, தனியார் பஸ்கள் குறைந்த அளவு ஓடுகின்ற மாவட்டங்களில் அவற்றை எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்பதை நான் தெரிவிக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கின்றேன்.

அதே போல, ஆம்னி பஸ்களுக்கு இன்று கூடுதல் வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தினாலே பல்லாயிரக்கணக்கான, பல இலட்சக்கணக்கான பக்தர்கள் கோயில்களுக்குச் செல்கின்ற நிலை அவதிக்குள்ளாகியிருக்கின்றது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைப் பார்த்து இன்னும் இரண்டு வருட காலத்தில் அந்நிலையைத் துறை அமைச்சரே கோரிக்கை விடப்போகிறார். ஒவ்வொரு கோயிலிலும், ஆம்னி பஸ்கள் நின்று விட்டதால் அங்கே இலட்சக்கணக்கான பக்தர்கள் வராத சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது என்பதை அவரே, இவரிடம் கோரிக்கை விடுகின்ற நிலை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கின்றேன்.

அன்று அவசர நிலை பிரகடனப்படுத்தப்பட்ட நேரத்தில் தமிழ்நாட்டில் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களோடு யாரும் தொடர்பு கொள்ளமுடியாத, டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுக்கு யாருமே கார் ஓட்ட முடியாத நிலை ஏற்பட்ட நேரத்தில், பாரதப் போரில் அர்ஜுனனுக்கு கண்ணன் தேரோட்டியதைப் போல இன்றையதினம் டாக்டர் கலைஞருக்கு கார் ஓட்டியாக இருந்த நமது மாண்புமிகு அன்பு அமைச்சர் கண்ணப்பன் அவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்வது எல்லாம், தமிழ்ச் சமுதாயத்தினுடைய சார்பில் நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) உலகத்தில் இருக்கின்ற அத்தனை தமிழர்களுக்கும் தலைவராக இருந்து, உலகத் தமிழர்களுக்கெல்லாம் நான் வாழ்வு கொடுப்பேன் என்று போராடிக் கொண்டிருக்கின்ற இந்த உலகத் தலைவருக்கு, அவருடைய பெயரை ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நிச்சயம் சூட்டவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

[திரு. பி. என். வல்லரசு]

[1990 மே 9]

டாக்டர் கலைஞர் அவர்களே இதை மறுக்கலாம். ஆனால் அவருக்கு மறுப்பதற்கு எத்தகைய உரிமை இருக்கிறதோ, அதைப் போன்று அவருடைய மறுப்பை மறுப்பதற்கு தமிழ்ச் சமுதாயத்திற்கு உரிமை இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இன்று கொண்டு வந்துள்ள இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தை உறுப் பினர் முழுமையாக ஒரு குறையும் சொல்லாமல் ஏற்றுக் கொள் வாரேயானால், அவருடைய யோசனையைப் பரிசீலிக்கலாம். (சிரிப்பு.)

திரு. பி. என். வல்லரசு : கலைஞர் அவர்களுடைய பெயர் குட்டுவதாக இருந்தால் நான் அத்தனையையும் முழு மன தோடு ஏற்றுக்கொள்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். அதுமட்டுமல்லாமல், டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய பெயராலே அமைகின்ற அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம், ஒரு தாய் ஸ்தாபனமாக தலைமை ஸ்தாபனமாக இருக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள் கிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சின்னசாமி ஏதோ சொல்ல வேண்டுமாம்!

திரு. வி. கே. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த தேசியமயக் கொள்கையை அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஏற்றுக்கொள்கிறது. ஆகவே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள், மறைந்த முன்னாள் முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆருடைய பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை உருவாக்குவதற்கு முன் வருவாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வல்லரசு, முடிக் கலாம்.

திரு. பி. என். வல்லரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுடைய அரசு தேசியத் தலைவர்களை மதிக்கின்ற அரசு என்ற காரணத்தினால், இந்த நாட்டினுடைய விடுதலைக்காக, தனி மனிதனாகச் சென்று, சிங்கப்பூரிலே ஒரு புதிய சர்க்காரை, சுதந்திர சர்க்காரை நிறுவி, இந்திய தேசிய ராணுவத்தை நிறுவிய உலகத் தலைவர் நேதாஜியினுடைய பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம், அவர், நான் இரண்டாவது பிறப்பை எடுப்பேனே யானால், அதில் நான் தமிழனாகப் பிறக்கவேண்டும்

1990 மே 9]

[திரு. பி. என். வல்லரசு]

அப்படிப் பிறக்கவே விரும்புகிறேன் என்று சொல்லியிருக்கிறார் எனவே, தமிழ்நாட்டில் அவர் பெயாரால் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைத்திடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு விடை பெறுகிறேன், வணக்கம்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசால் கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தத்தை நான் முழு மனதோடு ஆதரிக்கின்றேன். முழு மனதோடு ஆதரிப்பதற்குக் காரணம், அன்றைக்கு காங்கி:ஸ் ஆட்சியின் போது, 67-க்கு முன்பு, ஆட்சியில் முதலிலே 125 மைல், பிறகு 100 மைல், பிறகு 75 மைல் வரைக்கும் ஓடிய பஸ்கள் எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்பட்டன. பிறகு, சுன்னியாகுமரி மாவட்டம் முழுவதும் பஸ் தேசியமயமாக்கப்பட்டது. அதன்பிறகு, படிப்படியாக, முழுமையாக ஆக்கப்பட்டிருக்கும். ஆனால் காங்கிரஸ் வெளியே வந்துவிட்டது. இன்றைக்கு அந்த இடத்திலே மீண்டும் நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் வந்து அமர்ந்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் முன்னாள் சபாநாயகர் சொன்னதைப்போன்று 10 ஆண்டுகள் கூட தேவையில்லை

13-45 மணி

10 ஆண்டுகள் தேவையில்லாமல் அதை விடக்குறைவான ஆண்டுகளிலே எல்லா பஸ்களையும் நமக்கு நஷ்டம் வந்தாலும் பரவாயில்லை, எல்லா பஸ்களையும் தேசிய மயம் ஆக்குவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மேஜையைத் தட்டும் ஒலி) அது மட்டும் அல்ல, காங்கிரஸ் கொள்கை, காங்கிரஸ் லட்சியம் அதோடு..... (மேஜையைத் தட்டும் ஒலி) (குறுக்கீடு) அதாவது திரு. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் என்ன சொன்னார் என்றால், அன்றைக்கு நாங்கள் எல்லாம் கமிட்டிக்குப் போகும் போது பஸ்ஸில் செல்வோம். அதாவது நம்முடைய இன்றைக்கு இந்தியாவினுடைய தலைமகனாக இருக்கின்ற திரு. வெங்கட்டராமன் அவர்கள் பொறுப்பில் இருக்கும்போது அந்த பஸ்ஸில் செல்லும் போது அந்த பஸ்கள் ஆடாது, அசையாது, அப்படி குலுங்காமல் சென்று கொண்டிருந்தது. இன்றைக்கு பஸ்கள் அது போகும் பக்கம் எல்லாம் சூப்பர் டைக்ஸ் என்று இருக்கிறது, அதிலே சில சமயங்களிலே வந்தால் அது இடையில் விழுகிறது. இந்த மாதிரி நிலைமை வந்து விடக்கூடாது என்பதற்காகத் தான் நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர் தம்பி திரு. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் சொல்லியிருக்கிறார்களே தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை. அந்த முதலாளிகளுக்கு அந்த பஸ்ஸை வைத்து இருக்கிறார்களே அவர்கள் கடன் வாங்கி பஸ் வாங்கியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அந்த நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதில் நாம் சற்று கவனம் செலுத்தவேண்டும். நஷ்ட ஈடு கொடுக்காமல் அவர்களை 73 ஆம் ஆண்டிலே எடுத்த பஸ்களுக்கு எல்லாம் இன்னும் அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க

[திருமதி. ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

[1990 மே 9]

காமல் அவர்கள் சிரமப்படுகிறார்கள். அதையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும் சற்று கருணையோடு பார்த்து அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுத்து விட்டு இந்த பஸ்களை எடுத்து தேசிய மயம் ஆக்கி பஸ்களை ஒழுங்கான முறையில் ஓடக்கூடிய அளவுக்கு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டு உரையை முடிக்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. எஸ். ஆர். இராதர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சட்டத் திருத்தத்தை அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் சார்பில் நான் ஆதரிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதை ஆதரிக்கிற நேரத்திலே கூட இங்கே எழுப்பப்பட்ட பல்வேறு கருத்துக்களில் முதலில் ஒரு கருத்துக்கு நான் தெளிவாக கூறுவது என்னுடைய கடமை என்ற முறையில் ஒன்றை மட்டும் நான் இங்கே எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன்.

அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சியில் இருக்கும்போது ஏன் இந்த பேருந்துகளை தேசிய மயம் ஆக்குகிற நிலை உருவாக்கப்படவில்லை என்ற கேள்வியை இங்கே கடுமையாகக் கேட்டார்கள்.

இதே கேள்வியை நாங்களும் கட்சியினுடைய எல்லாத் தரப் பிலும் எங்களுடைய கேள்வியாகக் கேட்டு அதற்கு முதலமைச்சர் அவர்கள் எங்களுக்குக் கொடுத்த ஒரே ஒரு பதில் தேசிய மய கொள்கையில் எந்தவிதமான மாற்றமும் இல்லை, அதை அமல் செய்யவேண்டும் என்பதிலும் எந்தவிதமான கருத்து வேறுபாடும் இல்லை. ஆனால் இன்றைக்கு இருக்கிற நிலைமை மக்களிடத்திலே அதிகமான அளவுக்கு பேருந்துகள் தேவை இருக்கிறது. தங்களுடைய கிராமத்திற்கு பேருந்து வேண்டும், என்னுடைய ஊருக்கு பேருந்து வரவேண்டும் என்ற ஆர்வத்தின் காரணமாக ஆயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் ஓட்ட வேண்டும் என்று இன்றைக்கும் ஆர்வத்தோடு கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பதிய பேருந்துகள் தருவதற்கான வசதிகள், வாய்ப்புகளுக்கு நிதிநிலை இன்றைக்கு சரியாக இல்லை. இந்த நிதிநிலைகள் சரியாக்கப்படுகிற நேரத்தில் அவர்களுடைய தேவைகளையும் பூர்த்தி செய்யும் அந்தப் பணியை நாம் மேற்கொண்டு விட்டு தேசிய மயக் கொள்கையை நிச்சயமாகப் பின்பற்ற வேண்டும் என்ற நிலையை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்றார். நான் இன்றைக்கு ஒன்றை இங்கே பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேசிய மயம் என்று சொல்லுகிற கொள்கையில் கருத்து வேறுபாடு இருக்காது. ஆனால் இன்றைக்கு அந்த தேசிய மயத்திலே கூட ஏதோ ஒரு தொய்வு வந்து இருப்பதாக சில நேரங்

1990 மே 9] [திரு. எஸ். ஆர். இராதா]

களில் இங்கே கருத்துக்கள் பரிமாறுகிற நேரத்தில் இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஒருவர் கூட முழுக்க முழுக்க நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட நாடாக இருக்கிற தனி உடைமையே இல்லை என்று சொல்லுகிற நாட்டில் கூட இன்றைக்கு தனி உடைமைகள் அனுமதிக்கப்படுகிறது. தேசிய உடைமைகள் கொஞ்சம் புறக்கணிக்கப்படுகிறதோ அல்லது ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறதோ என்ற சந்தேகத்தை எழுப்புகிற அளவுக்கு சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள்.

ஆனால் நான் ஒன்றை மட்டும் இங்கே நிச்சயமாக வலுவோடு சொல்ல வேண்டும். நாட்டுடைமை என்று சொல்லப்படுகிற நேரத்தில் முழுக்க முழுக்க நாட்டில் இருக்கிற அத்தனையையும் பொது என்று வைத்து இருக்கிற ரஷ்யாவானாலும் வேறு நாடுகள் ஆனாலும் தங்களுடைய கொள்கையிலே ஏதேனும் மாற்றம் இருக்கிறதா என்று சொன்னால் சில தனியார்களை அவர்களுடைய தொழில்களுக்கு அனுமதித்து இருக்கிறார்களே தவிர, அதனால் அவர்கள் பொது உடைமைக் கொள்கையில் நிச்சயமாக மாறிவிட்டார்கள் அல்லது விட்டு விட்டார்கள் என்று சொல்லிவிட முடியாது. ஆனால் இன்றைக்கு வெளி நாடுகளில் இருந்து வேறு சிலர் சில அத்தியாவசிய பொருட்கள் அல்ல, சாதாரணப் பொருட்கள் உற்பத்திச் செய்வதற்கு அனுமதி கோருகிற நேரத்திலே, அந்தப் பொருளைச் செய்வதற்கு அவர்கள் அனுமதிக்கின்றார்கள். ஆனால் அதே நேரத்தில் அவர்கள் இராணுவத்திற்குத் தேவையான பொருளை தயார் செய்யவோ, நாட்டிற்கு பாதுகாப்புக்கான பொருளை தயார் செய்வதற்கோ வெளிநாட்டிலேயிருந்து யாராவது அனுமதி கோரினால், அவர்கள் அனுமதி கொடுப்பார்களா என்றால், நிச்சயமாக அனுமதி கொடுக்க மாட்டார்கள். எனவே அவர்களைப் பொறுத்தவரையிலே கூட இதிலே கருத்து வேறுபாடு இல்லையென்ற நிலையிலே இருக்கிறது. ஆனால், ஒன்றை நான் இங்கே பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்வேன். மக்களுடைய தேவை என்று சொல்கின்ற நேரத்தில் உணவு முதல் இடத்திலே இருக்கிறது; இரண்டாவது உடை என்ற நிலை இருக்கிறது; அடுத்தது இருப்பிடம். இந்த மூன்றுக்கும் நாம் எவ்வளவோ அதிகமான அளவுக்கு கவனம் செலுத்தி, அதனை நாம் தர முடியுமோ அதைச் செய்யவேண்டியது ஒரு அரசினுடைய கடமை என்ற நிலை இருக்கிறது.

13-50 மணி

நான் உதாரணத்திற்குச் சொல்கிறேன். இன்றைக்கு உணவைப் பொறுத்தவரையிலும் நிலங்கள் அத்தனையையும் கையகப்படுத்தி அதை உழுபவனுக்கே சொந்தமாக்க வேண்டுமென்ற நிலையை நாம் எடுத்து இருக்கிறோம். அதேபோல,

[திரு. எஸ். ஆர். இராதா]

[1990 மே 9]

நிலத்தை எடுக்கிற நாம், நிலத்தில் இருந்து வருகிற பொருளை அரிசியாக்குகின்ற ரைஸ் மில்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இருந்த காலத்தில், அந்த நேரத்திலே உணவு அமைச்சராக இருந்த மதியழகன் அவர்கள் தீவிரமாக ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். உணவு உற்பத்தியை எவ்வளவு கவனமாக கவனித்துக்கொண்டு இருக்கிறோமோ அதேபோல் இந்த அரிசி ஆலைக்காரர்கள் ஒழுங்கான முறையிலே அரசுக்கு ஒத்துழைக்கவில்லையென்றால் அடுத்து அரிசி ஆலைகள் அத்தனையும் தேசியமயமாக்கப்படுகின்ற நிலை வரக்கூடும் என்று அறிவித்தார்கள். அதற்குப்பின்னாலே அவர்கள் கொஞ்சம் அடக்கத்தோடு இருந்தார்கள். இன்றைக்குக்கூட நமக்கு வாய்ப்பு இருக்குமானால் அரிசி ஆலைகள், இன்றைக்கு அரசு அரிசி ஆலைகள் வருவதுபோல் தனியாருடைய அரிசி ஆலைகளை இன்றைக்கு தேசியமயமாக்கலாம்.

அதேபோல உடை என்று எடுத்துக்கொள்கின்ற நேரத்தில், இன்றைக்கு பல்வேறு ஆலைகள் இருக்கின்றன. நூல் ஆலைகளானாலும் சரி, உடைகளைத் தயாரிக்கின்ற, ஆடைகளைத் தயாரிக்கின்ற ஆலைகளானாலும் இன்றைக்கு நாம் அவற்றை எடுத்துக்கொள்ளலாம். அதைவிட இன்றைக்கு மக்களிடத்திலே இருக்கின்ற கணிசமான ஒரு பெரிய கோபம் என்னவென்றால் எதற்கெடுத்தாலும் நிலத்திற்கு உச்சவரம்பு என்று நிலத்திலேதான் கை வைக்கிறார்களே தவிர, இந்த வீட்டிற்கு ஒரு உச்சவரம்பு கொண்டுவந்து, ஒவ்வொருவரும் 50 வீடுகள், 60 வீடுகள் வைத்திருக்கின்ற நிலையை மாற்றி, தனித்தனி மனிதனுக்கு வீடு இருக்கவேண்டுமென்ற முறையில், அந்த வீடுகளையெல்லாம் கையகப்படுத்தி, “எல்லோருக்கும் வீடு” என்ற நிலையை உருவாக்கக் கூடாதா என்ற நிலையை யெல்லாம் அவர்கள் எடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே, இந்த தேசிய மயக் கொள்கையை, அதையும் கொஞ்சம் தீவிரமாக பின்பற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இதைக் கொள்கை அளவிற்கு இந்த தேசியமயக் கொள்கையை ஏற்றுக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில், இதில் யாரையும் பழிவாங்குகிற நிலை இருக்காது என்று நான் நம்புகிறேன். அதேபோல அரசு பேருந்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே நடப்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் உன்னிப்பாக கூர்ந்து கவனித்து அரசு பேருந்துக் கழகங்கள் அத்தனையும் லாபத்திலே வருகிற நிலையை நீங்கள் உருவாக்கிக் காட்டவேண்டும். அதுதான் இந்த தேசிய மயக்கொள்கைக்கு எடுத்துக்காட்டான நிலையை உருவாக்கக்கூடிய ஒன்று என்பதை நீங்கள் மனதிலே வைத்துக் கொண்டு, அதைச் செய்யவேண்டும்.

அதேபோல, இந்தப் பேருந்துகளை எடுக்கிற நேரத்தில் 1977 ஆம் ஆண்டில் ஒரு நிலை இருந்தது. தேசியமயமாக்குகிற நேரத்தில் பேருந்துகளை எடுக்கிற நேரத்தில் அவர்கள்

1990 மே 9]

[திரு. எஸ். ஆர். இராதா]

புத்தகத்திலே இருக்கிற கணக்குக்கான ரூபாயை கொடுப்பதா அல்லது மார்க்கெட் வேல்யூ கொடுப்பதா என்ற நிலையெல்லாம் இருந்தது. அதைக் கொஞ்சம் சிந்தித்து, இன்றைக்கு மார்க்கெட் வேல்யூ இல்லாமல் அல்லது புக் வேல்யூ இல்லாமல் இரண்டிற்கும் இடையில் யாரையாவது ஒரு அதிகாரியை, என்ஜினியரை நியமித்து அவர்களுடைய மதிப்புகளை பார்த்து தருகிற நிலை இருப்பதைக் கொஞ்சம் மாற்றி, எந்த அளவிற்கு அந்தப் பேருந்துகளை பயன்படுத்திக்கொள்ள முடியுமோ அவைகளைப் பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும்.

அதேபோல எடுக்கப்படுகிற பேருந்துகள், பேருந்துகளை எடுத்துக்கொள்வதைவிட அந்தப் பேருந்துகளை வேறொரு இடத்தில், அதே முதலாளிகள் பயன்படுத்துகின்ற அளவிற்குக் கூட நாம் அவர்களை உருவாக்கிக்கொள்ளலாம். நாம் மக்களுடைய தேவைகளை எந்த அளவிற்கு வேகமாகப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டுமோ அதை பூர்த்தி செய்கின்ற நடவடிக்கையில் ஈடுபடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தத் திருத்தத்தை ஆதரித்து அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த முற்போக்கான சட்டத் திருத்தத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெருமக்கள் அனைவரும் பொதுவாக வரவேற்று நல்ல கருத்துக்களையெல்லாம் தெரிவித்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்தத் திருத்தத்தைப் பொறுத்தவரையில், குறிப்பாக இதிலே பொது மக்களுக்கு என்ன நன்மை இருக்கிறது என்று நம்முடைய காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய உறுப்பினர் மதிப்பிற்குரிய திரு. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் அவர்கள் கேட்டார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும் அதற்குரிய பதிலை உடனடியாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பொதுவாக, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள்—15 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் இருக்கக் கூடிய வழித் தடங்கள், 60 சதவிகிதம் நஷ்டத்திலே இயங்கக் கூடிய அளவிலேதான் வசூலாக்கக்கூடிய வழித் தடங்கள். ஆனால் கிராமத்திலே இருக்கக் கூடிய மக்கள் அல்லது நகரத்திற்கு எட்டாத தொலைவிலே—நெடுந் தூரத்திலே இருக்கக் கூடிய மக்கள் போக்குவரத்து வசதி, அவர்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய அடிப்படையிலேதான், நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும், அதை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தாங்கிக் கொண்டு, அந்த மக்களுக்கான வசதிகளை ஏற்கனவே செய்து கொண்டு இருக்கிறது.

13-55 மணி

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 மே 9]

அதோடு, நம்முடைய அரசினுடைய கொள்கையாக, 1,500 மக்கள் தொகையைக் கொண்டிருக்கக்கூடிய, சாலை வசதியுள்ள எல்லா கிராமங்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று ஏற்கனவே ஒரு கொள்கையை வைத்திருந்தோம். 30 கிலோ மீட்டர் வரை நகரப் பேருந்துகளை இயக்கலாம் என்ற கொள்கையும் வைத்திருந்தோம். ஆனால், கடந்த 20 ஆம் தேதி, போக்குவரத்து மானிய விவாதம் நடைபெற்றபோது, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கருத்துக்களையெல்லாம் ஏற்று, பொது மக்களுடைய தேவையை மேலும் நிறைவு செய்கின்ற வகையில், 30 கிலோ மீட்டருக்குப் பதிலாக, 35 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரை—கிராமமாக இருந்தாலும்—அந்தக் கிராமங்களுக்கும், நகரப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படும் என்ற முடிவை நாம் ஏற்கனவே அறிவித்தோம். அதேபோல் 1981-ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி, 1500 மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமத்திற்கு பேருந்து வசதி என்ற நிலைமையை மாற்றி, 1981-ஆம் ஆண்டு மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பின்படி, பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படும் என்றும் நாம் அறிவித்திருக்கிறோம். அதே போல், நீண்ட தூரப் பேருந்துகள், மற்றப் பேருந்துகள், நகரப் பேருந்துகள் இப்படிப்பட்ட பேருந்துகள் எல்லாம் வேண்டுமென்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக இருந்தாலும், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களாக இருந்தாலும், பொதுமக்கள் மத்தியிலே இருந்து அப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகள் வந்தால், உடனே அவைகள் எல்லாம் பரிசீலிக்கப்பட்டு, ரோடு வசதி இருந்தால் போதும், உடனடியாகப் பேருந்துகள் விடப்படும், லாப நஷ்டத்தைப் பற்றிக் கவலை இல்லை என்ற அந்த லட்சியத்தைக் குறிக்கோளாக வைத்துத் தான் நாம் ஏராளமான பேருந்துகளைக் கடந்த ஓராண்டு காலத்திலே, புதிய வழித் தடங்களில் விட்டிருக்கிறோம். எதிர்காலத்திலே அந்த நடைமுறைகளைப் பின்பற்ற வேண்டும்; பொது மக்களின் குறைபாடுகள் போக்கப்பட வேண்டும் என்ற எண்ணத்திலே தான், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன.

எனவேதான், பொது மக்களுக்கு மேலும் வசதியைச் செய்து தருவதற்கு முழுமையாக போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய கையிலேதான் அனைத்துப் பேருந்துகளும் இருக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்திலேதான், இந்த நாட்டுடைமை சட்டம் இன்றைக்கு கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதை ஏன் உடனடியாகச் செய்யக் கூடாது? 10 ஆண்டுகள் என்று ஏன் நீங்கள் வைத்திருக்கிறீர்கள் என்றெல்லாம் கூட, இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கருத்து சொன்னார்கள். நம்முடைய அரசைப் பொறுத்த வரையில், அவசரப்பட்டு ஒரே நாளிலே இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய உடமைக்கு, தனியார்

1990 மே 9]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

பேருந்துகளைக் கொண்டு வருவோமேயானால், அவைகளை யெல்லாம் ஏற்று நடத்தக் கூடிய பொருளாதார வசதி, அதே நேரத்தில் தனியார்களுடைய பேருந்துகளை ஒரே நாளில் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்கிற நேரத்தில் — நம் முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கக் கூடிய குறைபாடுகளையும் நாம் போக்க வேண்டிய நிலையிலே இருக்கிறோம். அதைத்தான், நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இந்தச் சட்டத்தை வரவேற்கின்ற நேரத்தில் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கக் கூடிய குறைபாடுகள் தவிர்க்கப்பட வேண்டும்; போக்கப்பட வேண்டும் என்று வலியுறுத்திச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் குறைபாடுகளையெல்லாம் போக்குவரத்துக்கு கடந்த ஓராண்டு காலமாக ஏராளமான முயற்சிகள் செய்யப் பட்டு வருகின்றன. தொடர்ந்து முயற்சிகள் செய்ய வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே தான், ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் இதுவரை நேரடியான தொடர்பு கிடையாது; இனிமேல் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலேயும் அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு என்று ஆலோசனைக் குழு அமைக்கப்பட வேண்டும். அதிலே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், தலைவராகவும், நிர்வாக இயக்குநர், அந்தப் பகுதியிலே இருக்கக் கூடிய டிரான்ஸ்போர்ட் டெபுடி கமிஷனர், ஆர்.டி.ஓ., நெடுஞ்சாலை துறையினுடைய பொறியாளர், நம் முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லோருமே அந்தக் குழுவில் இடம் பெறுவார்கள் என்ற அடிப்படையில், ஒரு ஆலோசனைக் குழு ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், மாவட்ட வாரியாக விரைவில் நாம் அமைக்க இருக்கிறோம்.

14-00 மணி

அதல்லாமல் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் நேரடியாக வந்திருந்து நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளையும் கூட்டி வைத்து மக்களுடைய போக்குவரத்துத் தேவை என்ன இருக்கிறது என்பதைப் பற்றி நேரடியாகக் கேட்டறிவதோடு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கான ஆலோசனைகளையும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் நேரடியாகத் தெரிவிக்கவேண்டும் என்று ஏற்கனவே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் அத்தகைய ஆலோசனைக் கூட்டங்களை நாம் நடத்தி இருக்கிறோம். சட்டமன்றக் கூட்டம் முடிந்ததற்குப் பிறகு மற்ற எல்லா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் வந்திருந்து அனைத்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்தவர்களையும் அழைத்து வைத்து உங்களுடைய மேலான ஆலோசனைகள் நிச்சயமாகக் கேட்கப்படும்,

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 மே 9]

அதேபோல் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள எந்த அதிகாரி மீது குறை சொல்லப்பட்டாலும் அந்தக் குறைகள் குறித்து உடனடியாக விசாரிக்கப்பட்டு, பரிசீலிக்கப்பட்டு தயவு தாட்சண்யம் இல்லாமல் நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடிய அரசுதான் இந்த அரசு என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சிறந்த நிர்வாகத்தைக் கொண்டுவரவேண்டும், அதற்குக் கொஞ்சம் அவகாசம் வேண்டும் என்ற அடிப்படையில்தான் குறைந்த பெர்மிட்கள் என்ற எண்ணிக்கையிலே இருந்து படிப் படியாக உயர்த்தி, பெர்மிட்டுகளை, அதாவது அதிகமான அளவுக்கு பெர்மிட்கள் இருக்கக் கூடிய மாவட்டம் வரை பத்தாண்டு காலத்தில் எடுக்க வேண்டும் என்று நாம் முடிவுகளைச் செய்திருக்கிறோம்.

அடுத்தபடியாக இந்த பஸ்களை என்ன செய்யப் போகிறீர்கள், பணிமனைகளுக்கான இடங்களை எல்லாம் என்ன செய்யப் போகிறீர்கள், அதையாவது அவர்களுக்கு விட்டு விடக் கூடாதா என்று கூட இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே உங்களுடைய கோரிக்கைகளை எல்லாம் ஏற்றுக் கொண்டு இந்த அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில், ஏற்கனவே இருக்கின்ற சட்டத்திலே இருக்கின்ற விதிமுறைகளின்படி நஷ்டஈடு கொடுத்து நாம் முழுமையாக எடுத்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் பஸ்களை அவர்கள் தாராளமாக வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதற்கு அரசு வழிவகை செய்யும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேமாதிரி பணிமனைகள் சம்பந்தப்பட்ட இடங்களையும் அதாவது அவைகளையாவது விட்டுவிடுவீர்களா என்று கேட்டார்கள். தேவைப்பட்டால் அந்த இடத்திற்குச் சொந்தக் காரர்கள் விருப்பப்பட்டால் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு, அவர்கள் நஷ்ட ஈடு வாங்கிக் கொண்டு தாராளமாகக் கொடுக்கலாம். அப்படி விருப்பப்படாவிட்டால் அதையும் விட்டு விடுவதற்கு நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம். ரூட்களை மட்டுமே எடுத்துக் கொண்டு அதிலே அரசினுடைய பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற லட்சியத்தோடுதான் இந்தக் காரியம் செய்யப்படுகிறது. இங்கே ஆரம்பத்திலே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்பிரமணியம் அவர்களும், திரு. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் அவர்களும் நீலகிரி மாவட்டத்தில் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவில்லையே, ஏன்; கொடுக்கப்பட்டதா என்று கேட்டார்கள். நீலகிரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தம் 19 பஸ் உரிமையாளர்களின் 121 பஸ்கள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. இவைகளில் 7 பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு 42 பஸ்களுக்கு 1973 ஆம் ஆண்டிலேயே காம்பென்சேஷன்

1990 மே 9]

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

கொடுக்கப்பட்டுவிட்டது. மற்றும் 9 பஸ் உரிமையாளர்களின் 58 பஸ்களுக்கு 1988-ல் உச்ச நீதிமன்றத்தில் தீர்ப்பு வந்த தற்குப் பிறகு காம்பென்சேஷன் வாங்கிக் கொண்டார்கள்.

மீதி இருக்கக்கூடிய 3 பேர்களில் இரண்டு பேர்கள் சம்பந்தப் பட்டவரையில் உயர்நீதிமன்றத்தால் தடை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆகவேதான் இன்னும் காம்பென்சேஷன் கொடுக்க இயலவில்லை. மீதி இருக்கக்கூடிய ஒரு பஸ் உரிமையாளரும் ஆர்பிட்ரேஷன் கேட்டு அதன் தொடர்பாக நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு இருக்கின்றன. அவர்களுக்கும் விரைவில் நஷ்டஈடு வழங்கப்பட இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக நஷ்டம் வராமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும், ஓடிக் கொண்டிருக்கிற நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் எல்லாம் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்பதைப் பற்றி எல்லாம் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். அவற்றிற்கான விளக்கத்தை இங்கே நான் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். அதுவும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மேலும் சிறப்பான நிலையை எய்த வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடுதான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் மிகச் சிறந்த நிபுணராக பணியாற்றிய மதிப்பிற்குரிய திரு. தில்லைநாயகம் அவர்களுடைய தலைமையில் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு கிட்டத்தட்ட எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் அவர்கள் சென்று இருக்கிறார்கள். ஒரே போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் தவிர, அதன்னியில் இந்தியா பூராவும் இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எப்படி, எப்படி செயல்படுகின்றன, எந்தெந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நல்ல அம்சங்கள் இருக்கின்றன என்பதைப் பற்றி எல்லாம் ஆராய்ந்து அரசாங்கத்திற்கு அறிக்கை கொடுத்த பிறகு இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பிரிக்கப்பட வேண்டுமா, அப்படிப் பிரிக்கப்பட்டால் எந்த அளவுக்கு பேருந்துகள் எண்ணிக்கையை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பன போன்றவைகள் எல்லாம், நிபுணர்கள் குழுவின் அறிக்கைக்கு பின்னால் தான், அரசு முடிவெடுக்க வேண்டிய கட்டத்தில் இருக்கிறது. ஆகவே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் நிச்சயமாக லாபகரமாக ஓடுவதற்கு, நிர்வாகம் சீர் செய்யப்படுவதற்கு, குறைகள் களையப்படுவதற்கு, இந்த அரசு நிச்சயமாக நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் என்ற நம்பிக்கையை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்து, இந்த நல்ல சட்டத்தை, முற்போக்குக் கருத்துள்ள இந்தச் சட்டத்தை நீங்கள் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

14-05 மணி

இதிலே இன்னொரு கருத்தையும் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்கள் ஆங்காங்கு ஏதாவது போராட்டங்கள் நடத்தும் போது, அந்தத் தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகள் காரணமா

[திரு. மு. கண்ணப்பன்]

[1990 மே 9]

வேலை நிறுத்தம் தொடர்ந்து பரவலாக நடந்தால், தனியார் பஸ்கள் இருந்தால், அதை ஓரளவுக்கு சமாளிக்க முடியும் என்று காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலும், பார்வாட்டு பிளாக் கட்சியின் சார்பிலும் இங்கே கருத்துக்கள் சொல்லப்பட்டன. (குறுக்கீடு). திரு. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் சொன்னார்.

திரு. ரா. சொக்கர்: தலைவர் அவர்களே, போராட்டத்தை மீறி அடக்க வேண்டுமென்று நோக்கம் இல்லை. பொது மக்கள் பாதிக்கப்படாமல் இருக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான், அந்த பொருள்படத்தான் கோரினார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, சொன்னவர் உட்கார்ந்திருக்கிறார், அவருடைய நோக்கத்தை இவர் எப்படிப் புரிந்து கொண்டார்?

திரு. சா. பீட்டர் ஆல்போன்ஸ்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, நமது மாண்புமிகு சொக்கர் அவர்கள் சொன்னதைப் போல, அப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலையில் பொது மக்களுடைய அத்தியாவசியப் போக்குவரத்துக்கு வழி வேண்டுமென்றுதான் சொன்னேனே தவிர, போராட்டத்தை மீறி அடக்குவதற்கு என்று சொன்னது தவறு என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. பி. என். வல்லரசு: நானும் அதே கருத்தைத்தான் சொன்னேனே தவிர வேறல்ல.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: நீங்கள் எந்தக் கருத்தில் சொன்னாலும், இந்த அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில், தொழிலாளர்களுடைய போராட்டம் வருகின்ற வகையில் நிச்சயமாக நடந்து கொள்ளாது. தொழிலாளர்களுடைய சக்தியால் உருவாக்கப்பட்ட அரசாங்கமாக இருப்பதால், தொழிலாளர்களுக்கு குறை வராமல் பார்த்துக் கொள்கிற அரசு, கலைஞர் அரசு என்ற வகையில், போராட்டம் வராமல் நிர்வாகத்தை நடத்துகிற அரசு என்ற வகையில், அதற்காகவே தனியார் பேருந்துகளை விட்டு வைக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதால், காங்கிரஸ் கட்சியின் உறுப்பினர்களும், எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும் இந்த சட்டத்தை வரவேற்றுப் பேசியிருக்கிறார்கள் என்பதாலும், ஒருமனதாக இந்தத் திருத்தத்தை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு அமைகிறேன்.

திரு. பெ. சீனிவாசன்: ஒரு சின்ன கோரிக்கை. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இன்றைக்கு ஓடுகின்ற பஸ்கள் அவ்வளவு சரியாக இல்லை. இப்போது இருக்கின்ற கட்டணத்தை சற்று உயர்த்தியாவது, நெடுந்தூரம் போகின்ற பஸ்களாவது, புஷ்-பேக் சீட்டுகளைப் போட்டால் வசதியாக இருக்கும். அதைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1990 மே 9]

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: இந்தக் கோரிக்கை இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்பே நம்முடைய உறுப்பினர் திரு. சீனிவாசன் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். அதற்கேற்றவாறு பேருந்து ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு, 4, 5 நாட்களுக்கு முன்பே இங்கே சட்டமன்ற வளாகத்தில் கொண்டு வந்து நிறுத்திவைக்கப்பட்டது. இப்போது மதுரைக்கு ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது, அந்த பஸ்ஸை அவர் பார்க்க அன்றைக்கு வராத காரணத்தால் தெரியவில்லை என்று நினைக்கிறேன். ஒரு பேருந்து அப்படி உருவாக்கப்பட்டு, அன்றைக்குக் கூட மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூட அதில் ஏறிப்பார்த்தார்கள். அதேமாதிரி தொடர்ந்து பஸ்கள் நல்ல முறையில் செய்யப்பட்டு, விடப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. என். கணபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, சட்டம் நல்ல நோக்கத்தோடு நிறைவேற்றப்படுகின்றது. அதற்காகப் பாராட்டுகின்றோம். ஆனால் இந்த சட்ட திருத்தத்தையும் எதிர்த்து சுப்ரீம் கோர்ட் வரை எடுத்துச் சென்று வழக்குத் தொடர் வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தின் 9-வது பட்டியலில் இதைச் சேர்ப்பதற்கு மத்திய அரசிடம் கேட்டு சேர்த்துவிட்டால், அதை எதிர்த்து வழக்குப் போட வாய்ப்பு இருக்காது. அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“1990 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண். 26 1990) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெறவேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, சட்டமுன்வடிவு பிரிவுவாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பெற்றது.

பிரிவுகள் 2 மற்றும் 3, பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றன.

பிரிவு 4.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“பிரிவு 4, சட்டமுன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெறவேண்டும்.”

[1990 மே 9]

Thiru S.D. Ugamchand: Mr. speaker sir, I move the following amendment: In Clause 4, in sub-clause (e), for the words fewer number Sub stitute the words more number.

In Clause 4, in sub-clause (a) for the words and figures 30th day of June 1999, substitute the words and figures "30th day of June 1994."

(This was duly seconded.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இப்போது வாக்கெடுப்பு.

14-10 மணி.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் அவர்களின் திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

“பிரிவு 4 சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப் பெற வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றது.

பிரிவுகள் 5 முதல் 14 முடிய, பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“1990ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண். 26/1990) நிறைவேற்றப்பெற வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.